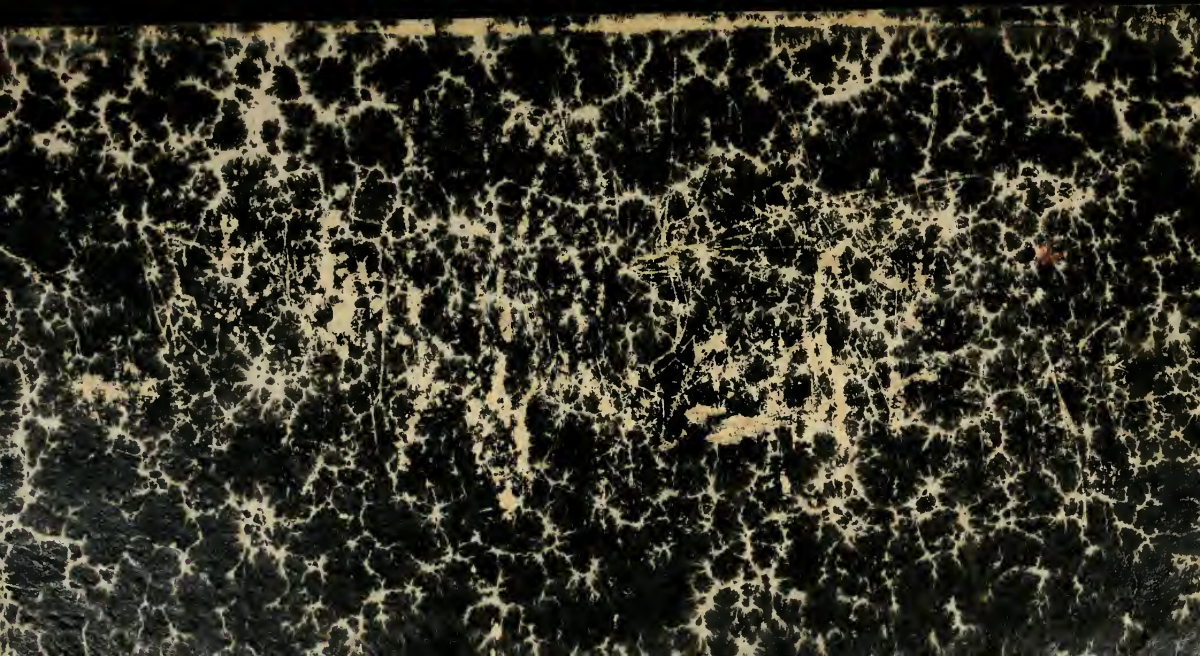
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01543209 9



420

Manuel d'Histoire Maritime

de la France

TYPOGRAPHIE FIRMIN-DIDOT ET Cie. — MESNIL (EURE).

Manuel

d'Histoire Maritime de la France

par

Joannès TRAMOND

Ancien élève de l'École Normale Supérieure,
Agrégé de l'Université,
Professeur à l'École Navale.

PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR
RUE JACOB, 17.
Librairie Maritime et Coloniale

1916

Copyright by A. Challamel, 1916.

DC
50
T8

MANUEL

D'HISTOIRE MARITIME

DE LA FRANCE

INTRODUCTION

Objet de ce livre. — *L'histoire maritime* se propose d'étudier l'influence que la mer a exercée sur l'évolution des sociétés humaines, et plus particulièrement les moyens qui ont permis aux nations d'acquérir et de conserver la puissance navale, les profits qu'elles ont su en tirer; ce livre a pour objet d'en présenter un tableau résumé, envisagé du point de vue qui est évidemment le plus intéressant pour nous, du point de vue de la France.

Rôle de la navigation et du commerce de mer dans la vie économique et politique du monde. — La mer a toujours tenu une place considérable dans l'existence de l'humanité; sans doute, l'homme est essentiellement un terrien, et la vie sur les eaux lui inspire une horreur instinctive, que seul le développement des facultés viriles lui permet de surmonter; mais les avantages qu'elle peut lui assurer sont immenses et, si loin que nous remontions dans son passé, nous le trouvons desireux de tirer parti de ce domaine qui s'étend sur les trois quarts de la surface terrestre. Au cours de son histoire, à mesure que les moyens mécaniques dont il disposait sont devenus plus puissants, cette prise de possession

des eaux s'est étendue et complétée, en même temps que grandissait son influence sur le bien-être, les sentiments et les actions de nos ancêtres, que *l'océan pénétrait plus avant dans la vie de l'humanité :* les civilisations primitives, le plus souvent, se sont constituées autour d'un grand **fleuve,** qui en fut comme l'artère nourricière (Nil, Euphrate, Yang-Tsé, Gange); plus tard, ce furent les mers intérieures, les **Méditerranées** qui firent l'unité de sociétés comme l'Empire Romain, l'Europe du Moyen Age, le Japon des Tokungawas; puis l'apparition des marines du large fit dépendre richesse et puissance de la **domination de l'Atlantique,** en attendant que des progrès nouveaux, réalisant enfin l'unité économique du monde, vinssent proposer l'**exploitation de l'Océan Universel** comme but final à l'activité des peuples civilisés : après une **phase fluviale** et une **période méditerranéenne**, l'humanité a donc passé par une **époque atlantique,** et maintenant commence l'**ère océanique** dont la fécondité s'annonce plus merveilleuse encore; c'est ainsi qu'à ses divers âges on peut considérer la civilisation comme définie par l'étendue et les modes particuliers de l'exploitation des eaux par l'homme.

Les profits que nous pouvons tirer de l'élément liquide sont en effet multiples : la récolte de ses produits, minéraux, végétaux, animaux, quoique encore organisée, même de nos jours, d'une façon toute primitive et barbare, suffit depuis longtemps à faire vivre des populations nombreuses, et l'on peut prévoir que, dans un avenir prochain, son rendement s'accroîtra dans des proportions incroyables. Mais c'est surtout comme **facteur de la circulation** que les eaux, fluviales ou maritimes, jouent un rôle capital : on peut dire que, jusqu'au XIX^e^ siècle, le transport par eau est resté le seul pratique, au moins pour les marchandises d'encombrement, et, aujourd'hui encore, sa supériorité demeure telle que la France voit 65 % de son trafic se faire par ses frontières maritimes. La mer est donc par excellence la grande voie des échanges, et l'on peut dire que renoncer à s'en servir serait pour un État renoncer à faire figure dans l'univers commercial.

Or, à notre époque surtout où les hommes tendent de plus en plus à s'équivaloir par le courage et l'intelligence, c'est de leur

richesse respective que dépendent la grandeur et la puissance des États, et c'est le *commerce*, sinon qui crée la richesse, du moins qui permet de la *réaliser* et de l'utiliser : une nation peut à la rigueur *se nourrir* par ses propres ressources; pour grandir, pour se développer, pour *vivre* véritablement, il lui faut entrer en relations avec les autres nations, leur donner son superflu en échange des denrées de leur cru que son sol ne fournit pas : elle accroîtra de la sorte la consommation, la somme de jouissances de ses nationaux, et, par suite, leur ardeur à travailler, à mettre en œuvre les ressources naturelles de leur patrie. C'est ainsi que par le commerce se trouvent multipliées, en quelque manière, l'agriculture, l'industrie, la vitalité du pays entier. A se replier sur soi-même, à prétendre conserver jalousement son absolue indépendance économique, une nation risquerait au contraire de compromettre son avenir et son existence; limiter son bien-être, le réduire à la satisfaction des besoins essentiels, c'est diminuer sa faculté de produire, son aptitude à se développer : des biens dont il serait dépositaire, un peuple qui agirait de la sorte ne tirerait qu'un parti de plus en plus réduit et précaire, et le jour ne tarderait pas à venir où ses voisins se refuseraient à laisser entre ses mains ces trésors improductifs : pour contraire qu'elle soit à nos notions abstraites de la justice et du droit, **l'expropriation des races incompétentes** n'en est pas moins une solution qui paraîtra toujours désirable, — donc nécessaire, donc légitime! — a celles qui se croiront en état de mettre en valeur mieux qu'elles ces richesses inexploitées, — et elles la réaliseront, soit par une dépossession violente, soit par une lente infiltration dont les effets, moins brutaux et moins pénibles en apparence, n'en seront que plus désastreux pour le peuple apathique qui aura perdu son aptitude à réagir contre l'étranger : cesser de grandir, politiquement ou économiquement, alors que les autres continuent à le faire, c'est déchoir et mourir déjà.

Du point de vue matériel, une nation n'est en progrès, *en vie*, que si elle manifeste une certaine tendance à s'étendre, à se répandre, à agir à l'extérieur; — ce qui, dans une humanité normalement organisée, veut dire : que si elle a un commerce

extérieur actif. S'ensuit-il nécessairement qu'elle doive être une puissance maritime? A première vue il ne le paraît pas, et l'on pourrait être tenté d'admettre qu'un État — la France par exemple, — particulièrement favorisé du point de vue agricole ou industriel, se désintéressât du transport et de la répartition de ses produits, pour en abandonner les bénéfices à d'autres, — l'Angleterre par exemple, — plus naturellement disposés à l'activité maritime. Mais comment ne verrait-on pas que ce serait déjà abdiquer une partie des avantages départis par la nature à ce pays privilégié, ralentir l'effort de ses cultivateurs et de ses ouvriers, sacrifier sa richesse possible au profit d'autrui? Notre capacité de production ne dépend pas, en effet, des seules matières premières dont nous disposons : pour que notre industrie les mette en œuvre comme il convient, il faut qu'elle y soit poussée par l'appât du gain, par les promesses, par les demandes des acheteurs possibles, et, en général, ces promesses, ces demandes ne s'adressent pas à qui ne va pas les provoquer, les solliciter : les producteurs rivaux cherchent à les détourner de leur côté; quelles chances n'ont-ils pas d'y arriver, si on leur laisse bénévolement la supériorité de transports plus faciles, plus économiques, et surtout l'avantage de cet admirable agent de *réclame* qu'est une marine active et brillante? Renoncer à entretenir une flotte de commerce nationale, c'est délaisser en pure perte l'un des moyens les plus efficaces d'accroître sa clientèle extérieure, c'est compromettre gravement son développement agricole et industriel. Mais surtout abandonner le transport de ses denrées aux pavillons étrangers, c'est consentir à payer une dîme arbitraire sur son trafic, un véritable *tribut* en échange duquel rien ne rentre dans la circulation nationale; c'est, en fin de compte, se mettre dans la dépendance d'une autre nation, situation à laquelle un grand État ne saurait se résigner sans déchoir; seules, des conditions physiques impossibles à éluder pourraient excuser le gouvernement et le peuple qui l'accepteraient, et il n'existe pas d'obstacle de ce genre qui soit insurmontable : un État ne cesse d'être une puissance maritime que s'il le veut bien; s'il le fait, s'il consent à détruire ainsi ses chances d'avenir et sa sécurité,

c'est le signe le plus grave qu'il puisse donner de sa déchéance, de sa fin prochaine.

Il semble donc que, si la richesse et la puissance d'un peuple ont pour origine les ressources qu'il trouve sur son territoire et l'industrie avec laquelle il sait en tirer parti, cette richesse et cette puissance soient mises en valeur, accrues par la faculté qu'il a de procéder à des échanges avantageux avec le reste de l'humanité, — et que cette faculté dépende directement de la part que ce peuple a su s'assurer dans l'exploitation du domaine maritime, mis indistinctement à la disposition de toutes les nations par la nature.

Comment s'assurer cette part? Il faut, évidemment, avoir des navires, des équipages pour les monter, des établissements à terre pour les construire, les entretenir, les abriter. Cela ne suffit pas : il faut encore que l'utilisation de ces instruments soit possible; — que les autres nations civilisées consentent à entrer en relations de négoce régulières et pacifiques avec l'État considéré, — ce qui nécessite qu'il ait une **politique commerciale**; — que, là où le manque de civilisation rend impossible l'établissement de cette organisation normale des communications, des échanges puissent quand même se faire, dans des établissements extérieurs, des **colonies**, — ce qui conduit à l'adoption d'une **politique coloniale**[1]; — enfin, et peut-être surtout, que le fonction-

1. L'intérêt du commerce n'est d'ailleurs pas, quoi qu'on ait cru longtemps, la seule raison qui puisse pousser à la fondation de semblables établissements : la colonisation est un fait complexe, dont les causes et les effets sont multiples et souvent indiscernables. Elle donne à la nation qui y est portée, par un mouvement naturel plus que par un dessein réfléchi, un incontestable accroissement de puissance, par l'extension de son territoire et l'augmentation du nombre de ses nationaux ou sujets qui en résulte : elle fournit parfois un exutoire à l'excès de population de la métropole et contribue par là à l'apaisement de certaines crises politiques et sociales; on a pu aussi soutenir, avec quelque apparence de raison, qu'elle augmentait la force militaire et financière des États, et par là relevait leur rang dans le monde; enfin beaucoup de partisans de la colonisation ont vanté ses conséquences religieuses et morales et il n'y a peut-être pas lieu de les taxer toujours et *a priori* d'hypocrisie. D'une manière plus générale, il est incontestable que l'expansion coloniale est une manifestation de la vitalité d'une nation : par la conscience qu'elle donne au pays de sa force et de sa grandeur, elle contribue à les accroître. Mais nous sommes tenus de nous limiter à un horizon plus restreint, et tout ce que nous devons retenir pour le moment, c'est que la possession de ses annexes extérieures est un avantage précieux, qui facilite le développement de la puissance maritime, tant commerciale que militaire.

nement de ce fragile et coûteux organisme soit assuré par l'existence d'une puissante **marine militaire**. Politique commerciale, politique coloniale, politique navale sont les trois articles inséparables d'un même programme, dont l'objet suprême est l'expansion de la patrie.

Nécessité de l'existence d'une marine militaire. — Si, comme nous venons de l'établir, les intérêts maritimes d'un pays sont, non pas égaux ou supérieurs à ses intérêts continentaux, mais en connexion étroite avec eux, si les uns ne peuvent être atteints sans que les autres se trouvent en grave danger, il est naturel, il est nécessaire qu'une nation qui veut vivre s'occupe d'assurer aussi bien la conservation de sa **propriété maritime**, constituée par la liberté d'user des eaux qui sont indispensables à son commerce et à sa navigation, que celle de sa **propriété continentale**, constituée par la liberté d'user des territoires qui servent de base à son développement agricole et industriel.

Or il se trouve que cette propriété maritime est de toutes la plus sujette aux catastrophes soudaines et complètes : manifestée, établie par l'occupation du sol, la propriété territoriale jouit en effet d'une sécurité, d'une permanence à peu près absolues : même en cas de désastre militaire, la dépossession totale des habitants d'un pays est une opération qui fut toujours difficile, qui apparaît aujourd'hui comme presque impossible, ne fût-ce qu'en raison de l'odieux même qu'elle présente. L'élément liquide, au contraire, immense et mobile, ne semble pas se prêter à une occupation durable : en jouir, c'est avoir le droit d'y circuler et cette faculté n'est assurée à un groupe d'hommes que s'il est moins dangereux pour ses rivaux d'avoir à subir sa concurrence que de s'exposer aux risques de la violence ; sur terre, les droits acquis et l'occupation ont une valeur contre quoi les succès militaires sont dans une certaine mesure impuissants ; sur mer il n'existe rien de semblable : **la force y est la condition indispensable de la grandeur économique**. Une défaillance, un fléchissement momentané de sa supériorité peuvent être pour une puissance maritime la cause non d'une simple diminution, mais de

l'anéantissement des résultats obtenus par des siècles de travail : elle doit donc être toujours en état de se défendre contre toutes les attaques possibles et ne peut sans imprudence diminuer son effort militaire, tant qu'il subsiste un danger susceptible de menacer la liberté que ses nationaux ont de circuler sur les mers : tel est ce besoin d'une sécurité sans laquelle il n'est pas de commerce, pas de marine possibles ! C'est ce qui explique pourquoi **l'histoire maritime est, avant tout, une histoire militaire** : une nation ne compte sur les eaux, même du point de vue commercial, que si elle dispose de forces capables d'y faire respecter ses droits; on peut à la rigueur concevoir un État possédant une puissance navale qui ne s'appuierait pas sur une activité commerciale proportionnée (ce fut souvent le cas de la France, toujours celui de la Russie), on ne saurait en citer un qui ait pu conserver un commerce de mer sérieux sans avoir pour le défendre une flotte de guerre plus ou moins redoutable : les nations les plus pacifiques de caractère ou de principes, les Hollandais et les Américains, ont dû subir les effets de cette loi de nature.

Un État qui a des côtes a des intérêts sur mer : il est fatalement conduit un jour ou l'autre à se donner des forces navales pour en assurer la défense. Mais ce n'est pas le seul objet qui l'y oblige; il est des États possédant sur la mer un front étendu, dont l'activité extérieure est pourtant si faible que sa suppression ne saurait leur être un dommage très sensible : on a pu, par exemple, soutenir que la France elle-même était capable de supporter sans trop de souffrances une interruption prolongée de son commerce extérieur; de telles nations n'hésitent pourtant pas à s'imposer des sacrifices considérables pour armer des forces navales importantes. Ce n'est pas, quoi que l'on puisse dire, pour la vanité de voir leur pavillon flotter aux mâts de quelques bâtiments de guerre, encore qu'il y ait là un élément de prestige incontestable et que leur rang dans le monde, leur rôle dans la politique internationale en soient singulièrement relevés : ce qui les fait agir ainsi, c'est que **des frontières de mer sont des frontières comme les autres**, que, pour l'honneur et la sécurité de la nation entière, il importe d'en assurer l'inviolabilité aussi bien

que celle des limites continentales. Or l'entretien d'une flotte militaire est le moyen le meilleur et le moins coûteux d'obtenir ce résultat; des troupes, des défenses terrestres réparties en cordon sur l'immense étendue du littoral y seront si faibles sur chaque point que l'assaillant, libre de se concentrer et d'agir à sa guise, sera toujours plus fort que la défense où il lui plaira d'attaquer; il n'osera jamais au contraire se risquer à fond sur les côtes de l'ennemi, tant qu'il subsistera des forces mobiles capables de s'opposer à ses mouvements ou d'inquiéter ses derrières. Cela suffit à démontrer la nécessité de l'existence de semblables forces, c'est-à-dire d'une flotte de guerre : des expériences récentes prouvent, malgré les affirmations contraires, que les débarquements restent permis à un adversaire résolu et bien organisé, et quand, au lieu d'une invasion par mer, on n'aurait à redouter que des diversions, des insultes, de simples coups de main sur le littoral, l'effet moral de semblables incursions, l'émotion qu'elles provoqueraient, le désarroi qu'elles jetteraient dans les opérations des armées en campagne seraient tels, surtout dans les pays à gouvernements populaires, qu'il convient de les rendre absolument impossibles.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement en le garantissant contre toute inquiétude venant de la mer qu'une flotte aide à la victoire de son pays : suivant la vieille parole de Razilly, *quiconque est maître de la mer a par cela même un grand pouvoir sur la terre;* la coopération stratégique, et même tactique, des escadres est souvent précieuse aux armées; mais surtout une flotte victorieuse permet à son pays d'utiliser des ressources interdites à l'adversaire : la vie économique s'y poursuit normalement, épargnant aux populations la ruine, la misère, la faim, à l'état la gêne, les désordres, la désorganisation qui en sont la suite fatale; il peut consacrer toutes ses forces à la besogne essentielle, qui est la conduite des opérations offensives; il est à même, pour faire face aux besoins de ses armées en campagne et les conserver propres à l'action, de recourir aux nations étrangères : pour peu que la lutte se prolonge, le succès final lui est presque fatalement assuré, et la confiance qu'engendre cette situation privilégiée en

est déjà un élément. Au contraire, la nation que la guerre prive de l'usage de la mer, menacée à chaque instant de voir ses ressources s'épuiser, combat à armes inégales. Sans doute, si elle est en état de vivre sur soi-même pendant un temps suffisant, elle pourra lutter et même l'emporter; mais combien ce résultat eût été moins chèrement, plus sûrement obtenu si elle avait su se ménager ce précieux instrument de succès : une flotte certaine de vaincre! Contre un tel avantage, le génie même est impuissant : les exemples d'Hannibal et de Napoléon nous en sont de sûrs garants.

La maîtrise de la mer. — Il apparaît donc que, quand un État se trouve par quelque point de son territoire en contact avec l'Océan, le souci de son expansion extérieure et celui de sa sécurité lui font un devoir de se donner une armée de mer. Cette nécessité admise, cet État aura à se demander quel rôle cette flotte est appelée à jouer et comment l'y préparer; c'est pourquoi il convient que nous examinions en quoi consiste cette puissance navale dont nous avons vu l'importance.

Dans tout conflit, l'objet que se propose chaque combattant est évidemment de réduire son adversaire à subir la loi du vainqueur, de le mettre dans une situation telle que céder lui semble préférable à continuer la lutte. Mais ce résultat ne s'obtient pas de la même façon dans une guerre de terre et dans une guerre de mer : dans la première, le vainqueur occupe le territoire du vaincu, le prive de la propriété qui est nécessaire à son existence, arrête toute la vie du corps social; dans les luttes navales il ne saurait en être de même, un peuple pouvant presque toujours se passer de l'exploitation de la mer, au moins pendant un certain temps, et la propriété maritime n'étant d'ailleurs pas une occupation : les mots même d'occupation de la mer nous apparaissant comme dénués de sens; en fait, l'effet d'une victoire navale ne peut être que de permettre au vainqueur d'user de la mer, jusque-là bien banal, commun à tous, comme de son domaine propre, d'y circuler, d'y faire telles opérations qu'il jugera utiles à ses intérêts, de retirer la même faculté à son adversaire et aux

auxiliaires de son adversaire. La conquête de la mer n'aboutit pas à une **occupation**, mais à l'établissement d'un **contrôle**.

De toute évidence, ce contrôle ne peut fonctionner que si l'ennemi n'a plus aucun moyen de s'y opposer, aucune force militaire capable de le contrarier. Le premier objet qui se proposera à l'activité d'un général de mer sera donc de réduire à l'impuissance les flottes de l'adversaire, soit en les contraignant à rester inactives dans leurs ports par un **blocus**, soit, plutôt, en les détruisant par un **combat naval**. C'est ainsi que le concept de la guerre maritime se trouve, en dernière analyse, identique à celui de la guerre continentale, l'une et l'autre ayant comme objectif principal **l'anéantissement des forces organisées de l'ennemi**, par la **bataille**, moyen et fin essentielle de toute action militaire.

Mais, si complète que puisse être une victoire, elle n'entraîne pas par elle-même, automatiquement, la fin du conflit et l'ouverture des négociations : il faut, le plus souvent, en rendre les suites sensibles au vaincu. C'est alors que se manifestent dans toute leur cruelle grandeur les effets de la **maîtrise de la mer** : d'abord, pour le parti le plus faible, il n'est plus d'exploitation de la mer, de navigation, de commerce possibles. S'il existait des nations dont la vie fût toute maritime, pour qui les échanges avec l'extérieur fussent absolument nécessaires à la subsistance quotidienne, cette contrainte suffirait sans doute pour les obliger à traiter. En général il n'en est pas ainsi : les vaincus conservent assez de ressources sur leur propre territoire pour y vivre, d'une vie précaire et ralentie sans doute, mais qui peut être prolongée assez longtemps. Aussi, après avoir tiré de l'**exploitation économique de la victoire** tous les avantages qu'elle comporte, doit-on songer à son **exploitation militaire** : il s'agit maintenant de rendre au vaincu la continuation de la lutte insupportable en le privant même de sa propriété continentale, en envahissant son territoire; le rôle de l'armée passe alors au premier plan; encore convient-il d'ajouter que son action est en général facilitée par la ruine et la démoralisation de la nation déjà vaincue sur mer.

Ce sont là des principes simples, évidents, qu'une analyse même sommaire du développement de la puissance militaire et de la puis-

sance navale dans le passé suffit à faire apparaître avec clarté; cependant ils passent souvent inaperçus, masqués comme ils sont à la plupart par des événements plus brillants qui n'en sont que la conséquence, la traduction dans les faits. Le but final de toute opération navale étant de rendre possibles certaines actions terrestres qui, elles, mettent le vaincu à la merci du vainqueur et provoquent directement la fin des hostilités, l'opinion commune attribue à celles-ci, qui ne sont pourtant, pourrait-on dire, que des mesures d'exécution, une influence décisive et voit en elles les événements capitaux. Waterloo fait oublier Trafalgar, et l'on s'imagine que c'est dans les plaines de Mandchourie, non dans la Mer de Corée qu'a été déterminé l'écroulement de la puissance extrême-orientale de la Russie. C'est cette erreur de point de vue qui fait que les officiers de terre méconnaissent souvent le rôle de la marine dans les grands conflits, et en arrivent à le réduire à une simple mission de transport, dénuée d'intérêt militaire et politique; c'est elle qui explique l'inconséquence avec laquelle ont été si souvent conduites dans notre pays les opérations navales; c'est elle qui a fortement contribué à convaincre le public, le public français en particulier, de l'impuissance, de l'inutilité des flottes de combat.

Les généraux de mer, eux-mêmes, ont mis des siècles à discerner la véritable nature de la maîtrise de la mer; ils l'ont cherchée inconsciemment ou presque, en subissant plutôt qu'en reconnaissant la force logique des choses, et c'est de nos jours seulement qu'un publiciste militaire clairvoyant, l'amiral **Mahan**, a réussi à en dégager une formule précise et à l'imposer par une analyse éloquente de l'histoire à l'attention de tous les esprits soucieux de déterminer les causes de la grandeur et de la puissance des nations.

Pendant des siècles en effet les belligérants, dominés par le désir de faire du mal à leurs ennemis (et aussi par celui de réaliser des profits immédiats) ont consacré leurs forces au pillage et à la destruction des propriétés de l'adversaire, œuvre toujours partielle, donc vaine et stérile, tant que subsistent des forces contraires pouvant la limiter; — parfois aussi, par une applica-

tion erronée d'un système condamné d'ailleurs même par les théoriciens de la guerre sur terre, oubliant que la **mobilité** est le caractère essentiel de toute force navale, on s'est acharné à prendre possession de **positions** jugées avantageuses en soi, de territoires propres à servir de **gages** dans les négociations; — alors que les positions ne valent que comme bases d'opérations ultérieures, et qu'à la fin de la guerre les territoires sont à la disposition, non de qui les occupe, mais du **vainqueur**, qui dicte ses conditions; — souvent même, on a prétendu contraindre l'ennemi en allant l'écraser sur son propre territoire, sans s'être assuré la domination préalable de la mer, supprimant ainsi les deux premières phases de la lutte pour n'en garder que la troisième, que seules pourtant elles peuvent rendre possible. Ce n'est que bien tard et par une illumination du génie que des hommes et des peuples, doués du véritable tempérament du marin et du militaire, ont saisi les caractères réels de la puissance navale, et vu qu'il n'était qu'un moyen de se l'assurer, qui était de **courir sus à l'ennemi pour le couler**; ils ont travaillé à se mettre en état de le faire et ils en ont été récompensés par la puissance incomparable que confère la domination de la mer.

Car il n'est pas nécessaire, pour jouir des avantages qu'assure la puissance navale, d'être continuellement en guerre avec l'univers : il suffit d'être toujours en état de faire respecter son droit, toujours en état d'**accepter la lutte avec confiance** si elle devient nécessaire; c'est déjà le meilleur moyen de l'éviter et de recueillir, en pleine paix, les profits que l'on pourrait tirer de la victoire la plus éclatante. Telle est, en effet, la **spécialité** de la guerre sur mer, comme disait Napoléon, telle est sa complication que l'organisation et la préparation y prennent une importance infiniment plus grande que dans la guerre sur terre : on peut dire, jusqu'à un certain point, qu'elle se fait dès le temps de paix, par la constitution même des forces navales et la mise en état des ressources qui, le jour venu, permettraient d'agir. La supériorité que donne à une puissance une bonne préparation est telle qu'il peut arriver que son adversaire n'ose même pas lutter, et se renferme dans ses ports, la laissant libre d'user de la mer à sa guise; que cette

supériorité soit plus marquée encore, et le conflit n'éclatera même pas : la nation qui se la sera assurée se trouvera, sans coup férir, maîtresse de l'océan, maîtresse d'en tirer richesse et puissance.

Conditions du développement de la puissance navale. — La puissance navale étant ainsi définie, ayant pour objet la domination économique et militaire des océans, pour moyen la conquête de la maîtrise sur mer, appartient-elle par une fatalité inéluctable à telle ou telle nation, ou peuvent-elles au contraire y aspirer toutes, se la proposer toutes comme récompense finale de leurs efforts?

De toute évidence, il apparaît que la **situation géographique** d'un pays, sa position sur le globe, la constitution de ses côtes ont une influence appréciable sur son développement maritime : des îles (Angleterre, Japon), des presqu'îles (Grèce, Italie), des régions littorales séparées du continent par des barrières montagneuses (Phénicie, Chili), libres de consacrer toutes leurs ressources à leur marine, dégagées de ces **préoccupations continentales** qui pèsent si lourdement sur la conduite des **États à politique bilatérale** comme la France et la Hollande, sont évidemment des régions prédestinées dont l'activité se porte naturellement vers la mer et la navigation; d'autres avantages peuvent résulter d'un littoral aux articulations nombreuses, abondant en rades et en ports (Grèce, Norvège), de voies navigables, de grands fleuves assurant des communications faciles avec l'intérieur (Pays-Bas, États-Unis, Allemagne), d'une position intermédiaire sur une grande route naturelle (France, Égypte, Malaisie), voire d'un régime atmosphérique particulier (Malabar, Côte Orientale d'Afrique). Mais il ne faudrait pas, par une sorte de fatalisme géographique, croire, comme Michelet, que la nature assure nécessairement aux États ainsi situés la domination des océans : les pays les plus favorisés, l'Angleterre, le Japon ont toujours été ce qu'ils sont; ce n'est pourtant qu'à un certain moment de leur histoire qu'ils sont devenus des puissances navales, sous l'influence de causes évidemment fort différentes. Des avantages de cet ordre sont d'ailleurs très relatifs : la position de la France, si souvent vantée, est à certains égards tout à fait contraire au développement d'une marine

puissante, et nous avons vu la flotte allemande, militaire et commerciale, devenir la seconde du monde dans des conditions que tous proclamaient défavorables. L'influence de la situation géographique, assurément grande, ne suffit pas à expliquer la création de la puissance navale.

Il est aussi précieux, sans doute, que par son **caractère**, ses goûts, ses habitudes, une nation soit portée à l'activité maritime : mais ici encore il n'y a pas prédestination absolue : au Moyen Age, on parlait de l'horreur des Anglais pour la mer, il y a un siècle de celle des Allemands; avant 1850, les Japonais ne sortaient pas de leur pays! Le caractère d'un peuple est loin d'être un élément primitif et immuable; c'est un résultat au moins autant qu'une cause, et c'est le plus souvent parce que les circonstances l'ont fait vivre sur mer et de la mer qu'une race nous semble avoir des aptitudes particulières pour la marine.

Des **conditions historiques** sont donc nécessaires pour qu'à un moment donné, un peuple, favorisé par sa position et par ses aptitudes, acquière sur les eaux une certaine suprématie : il faut d'abord qu'il **existe comme nation**, que son évolution politique l'ait constitué en un État organisé, ayant assez de conscience des intérêts communs pour obéir à une autorité centrale qui, seule, peut assurer l'unité de l'effort, assez d'orgueil de son existence pour tendre à grandir encore; — il faut que son développement territorial soit assez avancé pour qu'il représente une force sérieuse et pour que ce soit au dehors, dans une activité économique, qu'il soit porté à employer la surabondance de vitalité qui est en lui : avant 1870, l'Allemagne avait des ports et des marins, elle n'était pas une puissance maritime; avant 1890, les États-Unis, tout préoccupés de la mise en œuvre de leurs ressources intérieures, décentralisés à outrance, presque inconscients de leur unité nationale, ne l'étaient pas davantage.

Pour devenir une grande puissance navale, il faut encore que le pays le veuille, que le **gouvernement en ait le dessein ferme et réfléchi**; on a pu voir des armées relativement formidables se créer presque spontanément chez des peuples belliqueux soulevés par l'enthousiasme : l'exemple de la France révolutionnaire, en dépit

de quelques exagérations, est à cet égard significatif; l'importance de l'**organisation** dans la guerre navale empêche d'improviser ainsi une flotte : il faut qu'un plan arrêté, méthodiquement appliqué, préside à sa constitution et l'action du gouvernement est en cette matière décisive; si les ressources mises en œuvre sont considérables, elle pourra arriver à une rapidité d'exécution étonnante, en dépit de l'indifférence, voire de l'hostilité du public : l'exemple d'un Colbert, celui d'un Guillaume II en sont d'irréfutables preuves.

Mais si la volonté explicite du gouvernement est nécessaire pour que se crée la puissance navale, celle-ci a besoin pour se maintenir que cette volonté persiste, constante et active : un Richelieu, un Pierre le Grand ont fait œuvre éphémère, parce que leurs successeurs n'ont eu aucun souci de les continuer, et la persistance avec laquelle, pendant trois cents ans, le gouvernement anglais a agi dans le même sens a porté le Royaume-Uni au point où nous le voyons. Pour conserver cet **esprit de suite**, il faut que le gouvernement y soit obligé, que l'**opinion publique** le lui ordonne impérieusement : la cause primordiale de la fragilité des établissements maritimes français a été l'indifférence de la nation, ignorant tout de la mer, n'en apprenant rien, tandis que le peuple anglais exigeait toujours davantage de ceux qui le dirigeaient. Rien ne fait mieux sentir l'importance de l'opinion en cette matière que la nécessité qui s'est imposée aux créateurs de la marine allemande et de la marine américaine de passionner leurs compatriotes pour leur œuvre, à l'aide du livre, de la presse, de l'enseignement.

Cette continuité des efforts, et l'éveil de l'intérêt public qui en est la condition, ne sont possibles que si la création de la marine est de nature à servir effectivement les intérêts matériels et moraux de la patrie, et si d'autre part les sacrifices demandés ne sont pas hors de proportion avec les résultats à obtenir et les ressources dont on dispose : **le développement de la marine doit être en harmonie avec le développement général de la puissance et de la prospérité nationales.** Tout ce qui excéderait cette proportion, tout ce qui serait une exagération deviendrait par là même inu-

tile : à dilapider la fortune publique pour créer une flotte que ne justifieraient par des intérêts réels à protéger, on ne gagnerait pas l'empire des mers, on courrait au devant de catastrophes qui emporteraient l'édifice même ainsi échafaudé. Aussi bien **la mer n'est-elle pas plus la maîtresse de la terre que la terre n'est la maîtresse de la mer** : l'Espagne du XVIIIe siècle, la Turquie du XIXe sacrifièrent finances, armée, prospérité intérieure à la vanité d'être une des trois grandes puissances navales du monde : quand vinrent les luttes de la Révolution et de l'Empire, ou les guerres de 1878 et de 1912, ces flottes impuissantes ne servirent à rien; tout manqua pour les utiliser, même l'envie de le faire! Dans un pays affaibli ou ruiné, même passagèrement, toute tentative pour créer de la puissance navale qui ne s'accompagnerait pas, qui ne résulterait pas d'un effort général pour ranimer l'activité de la nation entière est une agitation superficielle et vaine : elle aggrave la situation à laquelle elle prétend porter remède.

En résumé, certains éléments géographiques ou ethniques sont la base indispensable du développement naval; ils ne peuvent être mis en œuvre que dans certaines circonstances historiques; pour qu'ils le soient alors, il faut que le gouvernement en ait la volonté nette et durable; il ne peut l'avoir que si elle est soutenue, imposée par l'opinion publique, éclairée sur les avantages que la nation doit retirer de l'extension de sa puissance maritime; pour que cela soit, il faut que ces avantages soient réels, c'est-à-dire que les profits soient proportionnés aux sacrifices et que l'état général du pays permette de consentir ces sacrifices pour recueillir ces profits.

La marine est donc avant tout de la politique, comme disait Jurien de la Gravière; mais c'est la plus belle des politiques, puisque d'elle dépendent directement la grandeur ou la décadence de la patrie, le bonheur et la prospérité de ses habitants; aussi nul Français ne doit-il s'en désintéresser et convient-il que chacun s'instruise du sens dans lequel doivent être orientés nos efforts, s'informe de nos besoins et de nos ressources, s'habitue à voir la place que tient la mer dans la vie de notre pays.

C'est ce que nous chercherons à faire; l'intérêt de l'histoire maritime doit en effet être double : d'une part elle nous montre le rôle que les questions maritimes ont toujours joué dans la politique et dans l'économie générales, et nous accoutume à faire dans notre esprit à la puissance navale la place qu'elle doit avoir dans les préoccupations de tous les citoyens d'une grande nation; de l'autre, elle nous apprend en quoi consiste cette puissance, comment on peut la créer et la conserver; elle nous permet de dégager des faits passés les principes essentiels qui sont toujours applicables parce qu'ils sont nés de la nature même des choses : en politique et en stratégie comme dans toutes les affaires humaines, il est en effet des lois générales, et les perfectionnements matériels ne transforment jamais, malgré les apparences, que la surface des choses.

LIVRE I

LES ORIGINES DES PUISSANCES MARITIMES DE L'EUROPE MODERNE.

CHAPITRE PREMIER

LA FRANCE MARITIME AU MOYEN AGE.

Avantages et inconvénients de la situation maritime de la France. — C'est, depuis Strabon, un lieu commun mille fois répété que la France a, sur les Océans, une situation exceptionnelle : « *Il semble* », a dit Richelieu, et mille autres après lui, « *que la* « *nature ait voulu lui offrir l'empire de la mer par l'avantageuse* « *situation de ses deux côtes pourvues d'excellents ports aux deux* « *mers Océane et Méditerranée.* »

Et sans doute on ne saurait nier que notre pays possède sur les deux mers les plus fréquentées de l'univers des côtes étendues, découpées, aux retraites abondantes et sûres, à la population depuis longtemps active et entreprenante ; un sol riche et fertile lui a toujours permis d'alimenter un commerce avantageux avec les nations étrangères, d'autant plus que la circulation y est aisée et qu'il se trouve placé à la croisée de plusieurs des grandes routes naturelles qu'empruntent le plus volontiers les hommes et les marchandises.

Mais de nombreux inconvénients viennent compenser ces incontestables avantages : cette situation, en façade sur deux mers entre lesquelles les communications sont loin d'être toujours sûres, est dangereuse au moins autant que favorable ; elle com-

plique, en divisant notre effort entre une marine du Ponant et une marine du Levant, ce qu'a déjà d'ambigu et de difficile la condition de notre pays, puissance à la fois maritime et continentale, obligée tout ensemble de songer à sa sécurité sur terre et à son expansion sur mer; dans toutes nos guerres, la difficulté de réunir nos flottes du Nord et du Midi, prélude indispensable de toute action militaire correcte, est apparue comme un premier et souvent insurmontable obstacle : 1688, 1692, 1759, 1805 nous ont été à cet égard de cruelles leçons.

Du point de vue commercial même, nous sommes loin d'être les privilégiés que l'on prétend : nous sommes une nation riche, il est vrai, et nous nous vantons que la fécondité de notre sol, l'abondance (relative!) de nos ressources minérales et la perfection de nos arts ont toujours excité la jalousie de l'univers; mais ces richesses mêmes, et le bien-être qui en résulte, contribuent à nous retenir chez nous; nous ne nous répandons guère au dehors, et nous ne demandons que peu de denrées et de marchandises à l'étranger; nos produits, valant surtout par le goût et l'exécution, ne fournissent qu'un fret peu encombrant, insuffisant pour provoquer la constitution d'une marine considérable. Nous avons des ports admirables, mais les régions où ils se trouvent, Provence et Bretagne, ne sont pas celles où débouchent nos grandes artères commerciales; presque privés de communications avec les centres de production, ils végètent d'une médiocre activité locale; nos rivières, nombreuses, sont peu navigables, et l'aménagement en est si difficile que de nos jours encore il est à peine commencé : le Rhône et la Loire ne sont pour ainsi dire d'aucune utilité à Marseille et à Nantes.

En réalité, en France comme partout, les avantages que la nature assure à la navigation et les obstacles qu'elle oppose à son développement se balancent : seule l'activité humaine a déterminé l'évolution de notre puissance navale. Or il se trouve que, par suite de causes naturelles et de circonstances historiques, les régions côtières ont toujours vécu à part du reste du pays : toute notre histoire a orienté la vie nationale dans un sens opposé, et la France semble presque à toutes les époques s'être désintéressée

de la mer; c'est cette indifférence, non la fatalité des conditions physiques, qui explique et la séculaire inertie de notre vie maritime et les maux qu'elle a engendrés.

Activité maritime au Moyen Age. — La navigation a cependant toujours manifesté une réelle activité sur nos côtes : dès l'antiquité, des populations comme les Morins (Boulogne), les Vénètes (Vannes), les Santons (Saintes), les Massaliotes (Marseille) ont vécu de la mer. La conquête romaine est encore venue développer la circulation : c'est par la Méditerranée et le Rhône que la Gaule a été mise en relations avec le monde gréco-romain, qui l'a transformée; c'est par là que l'ont pénétrée et la civilisation classique et la religion chrétienne qui ont, à tout jamais, fixé son caractère et déterminé son avenir.

En dépit des invasions barbares et de la tourmente normande, cette activité s'est plutôt développée que ralentie au cours du Moyen Age. Il n'est pas d'époque où les avantages du transport par eau se soient manifestés d'une manière plus éclatante; tous les grands centres de commerce furent alors des ports, de mer ou de rivière, et jamais la batellerie n'eut autant d'importance pour la vie économique générale : les foires de Champagne durent leur vogue européenne à ce qu'elles se tenaient au point terminus de la navigation de la Seine, et la corporation des « marchands de l'eau » parisiens joua un tel rôle dans le développement de la capitale que jusqu'à la fin de l'ancien régime elle en constitua la municipalité. Plus favorisés encore, les ports de mer devinrent alors de véritables puissances, dont les rois se disputèrent l'amitié; **Amalfi**, **Pise**, **Gênes**, **Barcelone**, **Venise** furent célèbres dans l'univers entier; Gênes posséda un empire sur les côtes de la Mer Noire, et sa grandeur fut encore dépassée par celle de Venise, suzeraine d'*un quart et demi de l'empire byzantin*, du littoral et des îles de l'Adriatique, de toute la basse vallée du Pô. Dans les Mers du Ponant, la **Hanse Germanique**, redoutée de la Baltique à la Mer du Nord, plus maîtresse à Bergen et à Londres que les rois de Norvège et d'Angleterre, était une puissance plus formidable encore.

Sans égaler cette grandeur impressionnante, l'activité commerciale était intense sur nos côtes, ainsi que suffit à l'attester la constitution d'un droit maritime aussi complet que celui qui est consigné dans les **rôles d'Oléron** et dans le **Consulat de la Mer**; dans le golfe du Lion, **Marseille**, **Saint-Gilles**, **Maguelonne**, **Montpellier**, **Narbonne** luttaient de richesse avec les cités italiennes; dans l'Atlantique, la pêche et l'intercourse avec l'Espagne et les pays du Nord faisaient vivre **Bayonne**, **Bordeaux**, **La Rochelle**, les ports bretons, **Dieppe**, **Harfleur**, **Leurre** et **Chefdecaux** en Normandie. Dès le XIII^e^ siècle, les navires se comptaient par milliers sur nos côtes.

La marine du Moyen Age. — Il ne faudrait pas croire que ce fussent des barques grossières, dépourvues de solidité et de qualités; ces vaisseaux, à beaucoup d'égards supérieurs à ceux de l'antiquité, appartenaient à deux types bien distincts : les **navires longs**, **galées ou galères**, employés surtout dans la Méditerranée, étaient des bâtiments à rames 24 ou 25 paires d'avirons, en une seule rangée depuis le XII^e^ siècle, le point d'appui se trouvant reporté sur une sorte de cadre extérieur au navire, les **jougs**); atteignant 40 ou 50 mètres de long, ne déplaçant pas plus de 200 tonneaux, ils étaient étroits (1/8 de la longueur) et évoluaient médiocrement. Très ras, tirant peu d'eau, ils ne portaient qu'une faible cargaison, étaient peu habitables et tenaient mal la mer; mais ils avaient le précieux avantage de pouvoir, grâce à leur **chiourme**, qui s'éleva à 5 et 7 hommes par aviron, marcher contre vent et courant, et d'avoir au combat une mobilité supérieure qui leur permettait de percer l'ennemi de leur avant effilé en **éperon**; d'ordinaire, ils faisaient route à la voile, gréant des voiles triangulaires sur leurs **arbres d'artimon**, de **mestre**, de **misaine**. Il y en avait de nombreuses variétés : les **brigantins**, les **frégates**, les **galiotes**, étaient de petites galères légères. Au XVI^e^ siècle, on eut des galéasses, grosses galères pontées, portant une batterie couverte au-dessus de la chambre de vogue, qui déplacèrent jusqu'à 600 tonneaux et demandèrent 300, 500 rameurs ! Mais elles marchaient mal et, comme

presque tous les types mixtes, se montrèrent de médiocres navires : elles ne figurèrent que peu de temps dans les flottes.

Si les galères, dérivées d'un modèle unique (la **liburne** antique), se ressemblaient toutes « *comme des nids d'hirondelles* », la multiplicité des types de bâtiments à voiles, déterminée par la diversité des conditions locales qui leur avait donné naissance, était extrême. **Barges, coques, nefs, naves, baleiniers, crayers, heus**, etc..., ces **vaisseaux ronds** ou de **haut bord** présentaient pourtant certains caractères communs : c'étaient des navires gros et courts (trois fois longs autant que larges, d'ordinaire), construits d'une façon très robuste; leurs dimensions étaient parfois considérables, surtout dans la Méditerranée : la *Rocheforte*, qui porta saint Louis en Palestine, avait 36 mètres de long, 13 de large, 10 de creux et déplaçait 550 tonneaux; les statuts génois parlent de navires de 1.500 tonneaux comme étant d'un usage courant, et l'on raconte que des naves vénitiennes portèrent 2.000 passagers. Avec leurs trois ou quatre ponts et leurs vastes cales, les nefs pouvaient embarquer une cargaison considérable et de nombreux voyageurs; elles tenaient mieux la mer que les galères, étaient plus confortables, mais n'avaient pas leur agilité : les unes étaient des transports et des navires à marchandises, les autres des courriers et des bâtiments de combat.

Le gréement des vaisseaux ronds, tout empirique, varia beaucoup suivant les temps et les lieux : d'un seul mât on alla jusqu'à quatre, chacun ne portant qu'une voile unique, carrée, de dimensions souvent exagérées; la manœuvre en était malaisée, et la surface énorme de la coque, encore accrue par les grands **châteaux** d'avant et d'arrière, rendait les bâtiments peu maniables. Ils serraient mal le vent, et ne naviguaient guère qu'aux allures portantes; au XIII^e^ siècle seulement, l'invention du **gouvernail médian**, lié à l'étambot, commença à rendre les navires plus dociles à la volonté du pilote; la navigation n'en restait pas moins dangereuse dès que le temps se gâtait, et la mer était fermée par les lois des cités maritimes pendant près de cinq mois par an.

La guerre sur mer. — Il n'y avait pas de distinction tranchée entre navires de guerre et navires de commerce : l'état de guerre, à peu près constant alors sur mer aussi bien que sur terre, la piraterie devenue presque légale par l'usage alors général des *représailles* et des *lettres de marque* [1] obligeaient tous les navigateurs à se munir d'armes pour leur sécurité. En cas de conflit, les états réunissaient les navires des ports de leur obéissance, y embarquaient des soldats, des machines de guerre, et se constituaient ainsi les flottes dont ils avaient besoin. Il n'y avait pas plus de marines militaires que d'armées régulières. Certains hommes, pourtant, faisait métier de guerroyer sur mer ; mi-pirates, mi-condottieri, quelque peu marchands aussi, on les engageait quant on préparait une grande entreprise; c'était à des Vénitiens et à des Génois que les croisés s'étaient adressés pour se faire conduire en Orient, et nous verrons souvent, jusqu'au XVI^e^ siècle, des mercenaires génois commander des escadres françaises ou espagnoles.

Les opérations étaient peu compliquées : on cherchait à faire du butin sur l'ennemi en descendant sur ses côtes, ou en arrêtant ses navires en mer ; parfois on entreprenait de conquérir son territoire en y débarquant une armée. Dans tous ces cas, les navires ne jouaient guère qu'un rôle de transport. Si les forces navales de l'ennemi tentaient de s'opposer à une de ces opérations, on en venait aux mains; le combat, alors, n'était qu'une

1. Une *lettre de marque* était une autorisation donnée par le pouvoir souverain à un particulier d'*armer en course* pour arrêter en mer les navires appartenant aux sujets d'une puissance déterminée et les ramener dans un port où un tribunal décidait de la validité de la prise. En temps de guerre, on délivrait des lettres de marque contre les ennemis de l'État, et c'était la possession de titres de ce genre qui faisait la différence des **corsaires** aux **pirates** ; mais on pouvait aussi en obtenir en temps de paix, en vertu du **droit de représailles** : quand un commerçant, lésé par un étranger, avait établi devant les tribunaux le bien-fondé de sa plainte, comme il était impossible de rendre une sentence de justice exécutoire en pays étranger, on l'autorisait à se payer sur les compatriotes de sa partie, considérés comme liés à elle par une sorte de responsabilité collective. L'effet de la lettre de marque cessait quand son détenteur en avait tiré le dédommagement qu'elle spécifiait ou quand, pour l'y faire renoncer, la puissance qu'elle atteignait consentait à négocier avec lui une compensation amiable. Cet usage, malgré les abus auxquels il donnait lieu, a subsisté jusqu'au milieu du XVII^e^ siècle; l'établissement de relations juridiques régulières entre les nations, et surtout l'institution du système de représentation des intérêts commerciaux par des **consuls**, ont seuls permis d'y renoncer.

lutte entre des citadelles flottantes, à peine mobiles; les navires, après s'être criblés de traits et de projectiles, en arrivaient fatalement à l'abordage et l'on se battait alors homme contre homme, comme à terre. Quand plusieurs bâtiments étaient réunis, ils allaient à l'ennemi de front, pour ne pas se gêner; les galères se disposaient en croissant, réalisant ainsi une sorte d'enveloppement tactique. L'art de la guerre navale était encore tout à fait primitif : quelques dispositions défensives, étrangement semblables à celles que l'on aurait prises sur terre, quelques ruses pour gagner le vent ou faire donner des réserves en étaient les plus grandes finesses.

L'apparition de l'artillerie à feu vint modifier profondément les conditions de la guerre. Dès 1311, il y eut des **mortiers** sur certains navires génois, et, en 1338 (huit ans avant Crécy), l'action des **bombardes** dont était armé un vaisseau anglais tint en échec pendant plusieurs heures toute une flotte française. Dès lors on se mit à surcharger de bouches à feu les bâtiments de guerre et de commerce. On les fit tirer **en belle** sur le pont, puis par des **sabords** percés dans la muraille du navire (la légende en attribue l'invention au Français **Descharges**). Le *Sovereign* anglais de 1495 porta 141 canons, la *Charente* française de 1510, 200, le *Grand Michel* d'Ecosse, 315! La plupart n'étaient d'ailleurs que de véritables jouets, plus capables de faire du bruit que du mal.

Peu à peu l'on arriva à faire un emploi plus judicieux de ces armes nouvelles et l'artillerie s'annonça comme devant un jour jouer le principal rôle dans les combats navals, tout ainsi que la mousqueterie dans les batailles sur terre. L'abordage cessa d'être la conclusion inévitable de tout engagement; dès le XV^e^ siècle, Philippe de Clèves pouvait écrire : « *Pour l'heure pré-* « *sente, je voys plus souvent les navires se rendre par force de battre* « *devant que on soit abordé.* »

Cette transformation fut le signal de la mort de la marine à rames, encore que son agonie ait duré près de quatre siècles. La galère, encombrée de soldats et de rameurs, n'avait que peu de place pour recevoir des bouches à feu. On lui donna bien de

l'artillerie, qu'elle porta en pointe, un gros canon à l'extrémité de la rue centrale (ou *coursie*, d'où le nom de *coursier*, d'autres plus petits à droite et à gauche. Mais le nombre et la puissance en restèrent très limités, tandis que le feu de celle des vaisseaux, bientôt disposée en **batteries** superposées sur leurs flancs, devint formidable et réduisit à néant les avantages que les **navires subtils** tiraient de leur agilité : l'usage de l'éperon devint si périlleux et si rare que cette arme fut réduite au rôle de simple ornement et finit même par disparaître de la plupart des galères. La tradition, l'orgueil de posséder de superbes navires de parade fit conserver pendant longtemps encore cet instrument de combat suranné et dispendieux mais, dès la fin du XIV^e^ siècle, les vrais navires de mer et de bataille étaient les vaisseaux ronds.

Transformation de l'architecture navale. — La construction de ces bâtiments s'était d'ailleurs singulièrement perfectionnée au cours du XV^e^ et du XVI^e^ siècle, et c'est à juste titre que l'on put admirer dans le monde entier des navires comme le *Henri Grâce à Dieu* des Anglais, le *Carracon* des Français, le *Makalœss* (*Sans-Pareil*) des Suédois. On avait rendu les bâtiments plus aptes à faire de longues navigations et à braver les tempêtes en les construisant plus logiquement, les ponts continus renforçant le barrotage et les énormes superstructures de jadis commençant à s'abaisser ; et surtout le gréement s'était amélioré : encombrantes et peu maniables jadis, presque impossibles à brasser et à réduire de surface, les voiles s'étaient garnies de **bandes de ris** et de tout un jeu de cordages conçu pour en rendre la manœuvre rapide et sûre ; on les avait fragmentées, superposant des **bourcets** ou huniers, voire des **perroquets** aux grand'voiles : les capitaines pouvaient ainsi diminuer de toile, tenir la cape quand le vent fraîchissait. Enfin l'adoption, dans le Nord, des voiles latines, jusque-là réservées aux galères, augmentait la vitesse des navires, leur rendait possibles des allures jadis interdites : la navigation au plus près allait devenir familière à tous les marins.

Il y eut alors un curieux effort des constructeurs pour combi-

ner les qualités des navires du Levant et de ceux du Ponant, pour créer des types intermédiaires entre la nave et la galère : on eut ainsi le **galion**, plus allongé que l'une, plus élevé sur l'eau que l'autre, et n'usant de ses avirons que dans des circonstances si rares qu'on finit par le considérer uniquement comme un voilier; — la **caravelle**, robuste et rapide, sans château de proue, avec trois voiles latines à l'arrière et un phare carré à l'avant, le bâtiment par excellence des voyages d'exploration; — les plus gros navires étaient les **carraques** génoises, portugaises, espagnoles, très élevées, d'un luxe parfois inouï, avec d'énormes châteaux et trois ou quatre mâts verticaux dont deux à voiles carrées; les Anglais avaient des **ramberges**, véritables galères de haute mer, légères et tirant peu d'eau, le navire idéal pour la guerre dans les « mers étroites »; tous ces types évoluaient d'ailleurs vers un modèle définitif, réunissant les qualités des uns et des autres, qui fut le **vaisseau**, gréé en trois-mâts-carré. Il n'existait pas encore à la fin du XVI^e^ siècle, mais son avènement était proche et déjà la facilité et la sécurité de la navigation avaient atteint un point que l'on n'eût jamais osé espérer jadis : les contemporains de François I^er^ allaient en Amérique aussi vite et sans courir plus de dangers que ceux de Louis-Philippe.

A ces progrès de la technique avait répondu un développement remarquable de la vie maritime. Des routes nouvelles s'étaient ouvertes, grâce à des voyages que seuls ces navires nouveaux avaient rendus possibles; par elles s'étaient répandues sur l'Europe des richesses qui surprirent l'imagination et déchaînèrent les ambitions; le commerce en avait pris une importance nouvelle dans la vie des hommes et les conflits dont il était le principe allaient devenir d'une gravité extrême, vitale pour les états; mais même avant cette révolution l'influence de la puissance navale sur les destinées de l'humanité avait pu se manifester d'une façon éclatante, et plus d'une fois, au cours du Moyen Age, elle avait décidé de l'avenir de l'Europe.

CHAPITRE II

PREMIÈRE LUTTE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE : LA GUERRE DE CENT ANS.

Formation des frontières maritimes de la France. — Si la vie maritime fut toujours active sur ses côtes, il ne faudrait toutefois par croire que la France ait été, dès le début de son histoire, une puissance navale. L'existence d'une nation française a pourtant commencé de bonne heure à s'affirmer, et l'on a dit et redit que l'harmonieuse unité naturelle de notre pays le prédestinait à devenir le cadre du développement d'une organisation politique une et forte. Mais rien ne devait, au moins à l'origine, engager cet état dans la voie des ambitions maritimes : toute l'activité de la navigation était reléguée dans des régions isolées qui vivaient de leur vie propre et étaient presque étrangères au reste du royaume. La principauté capétienne, autour de laquelle s'est, pour ainsi dire, cristallisée la nationalité française, est longtemps restée un état purement continental, sans aucune vue sur la mer, tandis que tout l'Ouest de la France constituait avec l'Angleterre un état séparé, possédant comme une dépendance naturelle la mer dont il occupait les deux rives : « *la mier est del liegeance du « roye come de son corone d'Angleterre* », professaient les hérauts d'armes.

C'est seulement en 1203 que, par l'annexion de la **Normandie**, la monarchie française a pris pied sur le littoral; des siècles se sont encore écoulés avant que notre unité maritime ait été définitivement constituée dans ses grandes lignes par les annexions successives du **Poitou**, de l'**Aunis** et de la **Saintonge** (1204-1259),

du **Languedoc** (1229-1270), de la **Guyenne** et de la **Gascogne** (1453), de la **Provence** (1481), de la **Bretagne** (1491); même alors, il restait à nos frontières de mer à être complétées par la réunion de **Calais** (1559), du **Roussillon** (1642-1661), de **Dunkerque** et de la **Flandre Maritime** (1664-1715), de la **Corse** (1765), de **Nice** (1859).

Conquête de la Normandie. — Mais, dès le règne de Philippe Auguste, les questions maritimes avaient eu une place dans notre histoire. Depuis longtemps, l'état capétien, dont la prospérité était faite de l'exploitation de la Seine, aspirait à s'assurer la liberté de la navigation jusqu'à la mer, à s'affranchir de la servitude gênante que lui imposait la présence d'une domination étrangère à Rouen; l'intérêt commercial des Parisiens et la jalousie de nos rois contre leurs puissants vassaux de l'Ouest étaient d'accord pour faire de l'annexion de la Normandie une nécessité. En 1203, une occasion se présenta et Philippe Auguste profita de l'horreur qu'avaient soulevée les crimes de Jean-sans-Terre pour prononcer la confiscation du duché et le faire occuper par ses troupes. Un instant même il put croire que la totalité des domaines de son rival allait passer entre ses mains : la conquête de l'Anjou, du Poitou, de l'Aquitaine était un fait accompli, et les barons d'Angleterre, révoltés contre le roi assassin et parjure, offraient la couronne à Louis de France, fils de Philippe. Jean-sans-Terre réussit à se relever une première fois et ses amiraux vinrent contraindre à s'incendier dans le port de **Damme** (en Flandre) les 1.700 bateaux que Philippe y avait concentrés pour envahir l'Angleterre (21 mars 1213), tandis que sa diplomatie soulevait contre le roi une redoutable coalition ; mais ses alliés furent battus à **Bouvines** (27 juillet 1214), la défection du pirate **Eustache le Moine** lui fit perdre le contrôle de la mer et permit à Louis de passer en Angleterre; par malheur la mort de Jean réunit tous les Anglais contre les envahisseurs, et, quand la destruction de la flotte d'Eustache aux **Cinq Iles**, devant Calais (24 août 1217), eut mis fin à l'arrivée des renforts qu'ils tiraient du continent, il ne resta plus aux Français qu'à demander la permission de rentrer chez eux, ce qu'ils firent le 11 septembre, dix-huit jours

après les Cinq Iles. La guerre continua en Aquitaine avec des alternatives de succès et de revers, jusqu'au jour où saint Louis, par amour de la paix, signa le traité de 1259 qui laissait aux Anglais la Guyenne; mais le Poitou, l'Anjou et surtout la Normandie (que la faiblesse des Anglais sur mer avait garantie contre toute tentative de revanche) nous restaient.

Philippe le Bel. Premier Établissement maritime de la France. — Devenu désormais le centre des échanges entre les pays de la domination du roi et l'extérieur, cette province se donna sans réserve à son nouveau maître : une véritable haine sépara bientôt les marins normands et leurs rivaux de Bayonne et de Bordeaux que leurs intérêts maintenaient très attachés à l'Angleterre. Les conflits étaient perpétuels et prirent, à la fin du XIII^e^ siècle, un caractère de gravité extrême : dans une bataille en vue de la pointe Saint-Mathieu, en 1293, 15.000 Normands, dit-on, furent tués ou faits prisonniers par les sujets anglais. Philippe le Bel crut pouvoir profiter de cet incident pour reprendre l'œuvre de ses ancêtres : il cita Édouard I^er^ devant sa cour des pairs et commença aussitôt les hostilités.

Ce qu'il fit alors témoigne d'une conception fort exacte des nécessités de la guerre et aurait pu changer complètement l'avenir de notre puissance navale et de l'Océan. Il eut d'abord l'idée de faire servir à ses vues dans le Nord les forces dont il disposait dans la Méditerranée; depuis une cinquantaine d'années, en effet, la guerre des Albigeois avait assuré à la France un littoral assez étendu sur cette mer; les croisades, les guerres contre l'Aragon (à la suite de l'établissement de Charles d'Anjou en Italie) avaient conduit à y former une petite marine qui avait donné des preuves de sa valeur en tenant tête même à la flotte catalane de **Roger de Loria**. Il y avait là des hommes et des navires que le roi appela dans la Manche, faisant ainsi, pour la première fois, collaborer marins ponantais et levantins.

Il leur joignit toute une escadre qu'il avait fait construire par des charpentiers méridionaux, sur les bords de la Seine et notamment à Rouen, où des Génois élevèrent alors notre premier

arsenal, le **Clos des Galées** (1294). C'étaient des bâtiments comme on savait en faire dans le Midi, des galères principalement : conçues uniquement en vue du combat (c'était la grande innovation de Philippe le Bel), elles avaient une valeur militaire infiniment supérieure à celle des lourds voiliers à peine armés qui faisaient le fond des flottes septentrionales.

Par malheur, si nous avions les navires, les marins faisaient défaut : incapables ou traîtres, les amiraux du roi ne surent rien entreprendre et le seul profit que l'on tira de ce coûteux armement fut d'avoir excité en Angleterre une inquiétude qui se traduisit par la mise en état de défense de toutes les côtes.

Philippe imagina alors un nouveau système de guerre et se proposa d'abattre son adversaire en lui interdisant tout commerce : l'Angleterre étant, en ce temps-là, un pays exclusivement agricole, l'impossibilité d'écouler ses laines et de se procurer en échange manufactures et argent devait lui être désastreuse. Toute une série d'accords furent conclus en ce sens, avec la Suède, la Norvège, la Ligue Hanséatique, les Pays-Bas, les États ibériques; mais les laines anglaises étaient indispensables aux drapiers de Bruges et de Gand! les Flamands aimèrent mieux se brouiller avec leur suzerain qu'avec leurs fournisseurs et cette défection suffit à faire avorter ce premier essai de blocus continental.

Renonçant à écraser son ennemi, le roi se tourna contre les sujets rebelles qui avaient fait échouer sa politique. Ce fut alors que le Génois **Grimaldi** remporta sur les Flamands révoltés notre première victoire navale, à **Zierickzée** (10 août 1304). Les comtes de Flandre durent être désormais les auxiliaires de la politique française.

Philippe IV n'avait pu abattre la puissance de l'Angleterre; il gardait pourtant cet avantage de l'avoir troublée dans sa sécurité insulaire et cette supériorité de posséder, seul parmi les puissances de l'Océan, une véritable flotte de guerre, appuyée sur un arsenal bien pourvu, toujours prête à l'offensive. Nos ennemis, au contraire, n'avaient encore qu'une marine du Moyen Age, une

sorte de milice de mer, formée de navires particuliers ; les contingents des **Cinque Ports**, les mieux organisés, n'étaient eux-mêmes qu'une escorte destinée à accompagner le roi quand il voulait passer dans ses domaines de terre ferme.

Philippe VI. La bataille de l'Ecluse. — Mais la marine de Philippe le Bel coûtait cher ; les successeurs de ce prince, trop soucieux de leur popularité, laissèrent tomber cette institution ruineuse : faute d'argent, le **navire du roi** vit son effectif se réduire presque à rien, au moment où allait monter sur le trône d'Angleterre un souverain qui fut non seulement un ambitieux, mais un organisateur, un homme de guerre et de mer de premier ordre.

Édouard III, en effet, eut la perception très claire du rôle qu'une marine est appelée à jouer dans la politique, et, de même qu'il créa une armée nationale, fondée sur le principe du service obligatoire, il voulut que son pays eût une flotte nationale, instruite, disciplinée, prête aux occasions. Ce redoutable instrument de guerre était au point quand éclata la question de la **Succession de France**.

Édouard III réclamait le trône de France comme petit-fils de Philippe le Bel par sa mère **Isabelle** ; du point de vue féodal son droit était incontestable ; mais il était trop puissant, et étranger : grands et bourgeois ne voulurent pas d'un maître aussi dangereux pour leur indépendance et tous se prononcèrent pour son compétiteur **Philippe de Valois** ; un obscur sentiment patriotique ne tarda pas à se déclarer en faveur du roi élu par les Français et cette querelle dynastique prit assez vite le caractère d'une guerre nationale.

L'infériorité des Français n'apparut pas d'abord : la prospérité des ports de Normandie était telle qu'une foule de navires en sortit bientôt pour courir sus aux Anglais dans la Manche et sur leurs côtes. La confiance fut si grande, si folle qu'en 1339 les Normands proposèrent de renouveler l'entreprise de Guillaume le Bâtard : d'avance on partagea l'Angleterre entre ceux qui prendraient part à l'expédition. Mais nous allions avoir à nous défendre chez nous, sur notre propre territoire.

Le comte de Flandre n'avait pu maintenir ses sujets dans l'obéissance, contre leurs intérêts : à la voix de Jacques d'Artevelde, les Gantois s'étaient soulevés pour rétablir la liberté du commerce des laines et avaient appelé Édouard III; les Anglais possédaient désormais un allié sur le continent, une base d'opérations pour envahir nos frontières du Nord. Il importait qu'on les empêchât de s'en servir.

La **Grande Armée de la Mer**, 202 navires sous **Quiéret** et **Béhuchet**, reçut l'ordre de s'opposer à ce qu'Édouard débarquât en Flandre. Elle alla se poster dans le **Zwyn**, en face de l'**Écluse** (**Sluys**). Ce fut là que la flotte anglaise, de 250 vaisseaux, commandée par le roi en personne, vint la trouver le 24 juin 1340.

Le Génois **Barbavera** avait conseillé d'appareiller, de prendre le large pour *manœuvrer* et combattre; mais nos amiraux improvisés ne concevaient pas qu'ils pussent avoir autre chose à faire que de s'opposer au dessein de l'ennemi en se plaçant en travers de sa route : mouillés sur trois lignes, reliés entre eux par des chaînes, immobilisés en une véritable barricade flottante, les Français attendirent le choc, passifs et incapables de sortir de cette passivité. A leur heure, ayant pour eux le vent, le flot et le soleil, les Anglais accablèrent successivement, à loisir, nos trois « batailles », qui ne pouvaient se soutenir, ni se secourir; l'un après l'autre, nos navires succombèrent sous le nombre et la supériorité des archers ennemis. Au soir, les vaisseaux flamands, accourus de la côte, achevèrent le désastre en nous prenant à revers. Ce fut une épouvantable tuerie où 9.000 Anglais, 15.000, d'autres disent 30.000, Français périrent; presque toute notre flotte, 166 vaisseaux, fut coulée ou prise; quelques navires mieux commandés, des bâtiments royaux pour la plupart, échappèrent seuls.

Les Anglais purent désormais faire ce qu'ils voulurent sur mer. Quand éclata la guerre de la **Succession de Bretagne** (1341-1365), il leur fut loisible de venir en force aux secours de leurs alliés les Montfort, et l'Angleterre eut à l'Ouest, comme elle en avait déjà au Nord, un de ces auxiliaires continentaux dont la coopération lui a toujours été si utile dans ses conflits contre la France, tandis

que nos amis d'Écosse étaient écrasés et réduits à l'impuissance. Des navires isolés, sans doute, continuaient à courir la mer, et faisaient parfois de beaux coups de mains; mais les Anglais n'en étaient pas moins les maîtres de passer la Manche comme il leur convenait. L'on n'essaya même pas de s'opposer au débarquement des armées qui allèrent vaincre à **Crécy** (1346) et à **Poitiers** (1356). Après la première de ces batailles, on ne trouva pas dans tous les ports de Normandie l'escadre qui aurait sauvé **Calais** et les Anglais eurent dès lors, dans le Nord de la France, un autre Bordeaux dont l'action fut plus terrible encore que celle de la Guyenne. Après Poitiers, le roi prisonnier, la France en proie à l'anarchie, on fut aux pieds de l'étranger : au **traité de Brétigny** (1360), tout le Sud-Ouest et le Centre, Calais et le Ponthieu dans le Nord devinrent terres anglaises. Tels étaient les malheurs qui nous eussent été épargnés si nous avions eu la flotte rêvée par Philippe le Bel, la flotte capable de dominer la mer et de l'interdire à nos adversaires.

Le Règne de Charles V. — La leçon ne fut pas perdue : le *roi sage* qui succéda à Jean le Bon avait compris que le seul moyen d'en finir avec les Anglais en France était d'empêcher qu'ils y restassent forts de toutes les forces de leur pays, de faire qu'ils y fussent toujours en l'air et comme enfermés en terre ennemie.

Dès qu'il eut assuré l'ordre intérieur et rétabli les finances, son premier soin fut d'isoler son adversaire, de l'entourer de tout un système de puissances alliées de la France. Sans s'obstiner à chercher en **Bretagne** un triomphe impossible, il s'appliqua à se réconcilier les Bretons, à les détacher de l'Angleterre : par son habileté à ménager leur amour-propre, par la place qu'il fit auprès de lui à Duguesclin, il y réussit, et, malgré ses sympathies anglaises, le duc dut se maintenir dans une neutralité au moins apparente. En **Flandre**, le mariage de l'héritière du comté avec un frère du roi nous garantit que désormais les Gantois seraient maintenus dans le devoir. En **Castille**, la bataille de **Montiel** (1369), gagnée par nos troupes, assura le trône à Henri de Transtamare, et notre client, en échange, nous promit le concours de ses

flottes, biscayenne, andalouse et portugaise, entraînées à la guerre par leurs longues luttes contre les Mores, et animées d'une véritable haine contre les « Anglais » de Bordeaux et de Bayonne, voisins incommodes et concurrents gênants.

Aussi, quand arriva la rupture du traité de Brétigny, savamment préparée par le roi (1369), apparut-il que quelque chose était changé dans les conditions de la guerre. Les armées anglaises n'étaient plus libres de se porter en masse où besoin était : le comte de Pembroke, chargé de secourir la Guyenne, se fit écraser par les Espagnols devant **la Rochelle** (22 juin 1372); le Poitou, dégarni de troupes, fut reconquis par nous en moins de deux ans; des mercenaires à notre solde, le Génois **Grimaldi**, le Gallois **Owen Glendowr** commencèrent à faire régner sur les côtes anglaises une inquiétude démoralisante; vieilli, fatigué, obligé de rogner sur ses dépenses navales pour payer ses armées de France, réduit à la défensive, Édouard III se sentait énervé, impuissant : à Bruges, en 1375, ce fut lui qui sollicita une suspension des hostilités.

Ce n'était pas encore suffisant pour Charles : c'est avec une flotte française qu'il voulait couvrir la reconquête de la terre de France, et le temps de la trêve ne lui fut que celui de constituer cette flotte; pour avoir l'argent, il usa de tous les moyens, menaça, flatta les États Généraux, conduisit lui-même les députés visiter navires et établissements pour les intéresser au développement de sa marine; il eut les fonds qu'il voulut, et les employa avec une stricte économie, un sens précis de l'objectif à atteindre. Ne voulant plus avoir à songer à la Méditerranée, il vendit au pape la flotte qu'il y possédait et put consacrer toutes ses ressources à la Manche : le Clos des Galées devint l'un des plus beaux arsenaux de l'Europe, où l'on construisit jusqu'à onze navires à la fois, et, à l'embouchure de la Seine, **Harfleur**, « le souverain port de Normandie », en fut l'avant-port; véritable base d'opérations de la flotte, c'était là que venaient en cours de campagne s'abriter et se ravitailler les escadres.

L'amiral Jean de Vienne. — Pour commander ses flottes, Charles V

eut un homme éminent, le Franc-Comtois **Jean de Vienne**, qu'il avait fait en 1373 amiral de France et qui fut pour la marine ce que Duguesclin était pour l'armée de terre.

L'Amirauté était une grande charge de la Couronne, qui remontait à saint Louis et dont les attributions furent alors réglées par une ordonnance fondamentale (7 décembre 1373). Véritable fondé de pouvoirs universel de la royauté pour le fait de la mer, l'**amiral** était le chef né de toutes les armées navales : il les levait, les organisait, les commandait de sa personne ou déléguait qui il voulait pour les commander, nommait tous les officiers, donnait et révoquait seul les commissions en guerre et en course; aucune décision, aucune nomination n'était valable sans son attache et sa bannière personnelle devait être arborée sur tous les navires. Ce n'était pas un moindre personnage dans l'ordre civil : seul il avait la police de la navigation et des côtes, délivrait des congés pour armer à la pêche ou en marchandise, pour construire et vendre des navires, assignait et concédait des parties du domaine royal maritime : par ses tribunaux, **Amirautés** et **Table de Marbre**, il connaissait, avec appel devant les Parlements, de toutes les affaires se rapportant à la mer; enfin, les droits utiles que lui valaient son office, pensions, amendes, redevances, domanialité maritime, parts de prises, bris, lagan et varech, en faisaient un des personnages les plus riches du royaume comme il en était un des plus puissants.

Jean de Vienne s'efforça de remplir dignement la tâche qui lui était confiée; quoique, jusqu'à sa nomination, il eut surtout servi sur terre, il n'était pas sans expérience de la mer, ayant pris part à la croisade maritime du fameux **Comte Vert** (Amédée de Savoie) en 1366; il se mit d'ailleurs vite au courant, et sut avoir de bons lieutenants à qui se confier pour les détails techniques et militaires, comme c'était alors l'usage. Mais la conduite générale des opérations lui appartient bien en propre et c'est là qu'apparaît son sens pénétrant et judicieux des nécessités et des possibilités militaires et politiques.

Comprenant très nettement qu'il ne fallait pas songer pour le moment à une invasion de l'Angleterre, il n'en conclut pas

moins à une offensive décidée et répétée : l'objectif essentiel étant d'empêcher l'ennemi de s'opposer à l'action énergique que Duguesclin se chargeait de mener simultanément à bien sur terre, le meilleur moyen d'y atteindre était de retenir les forces anglaises dans leur pays par la menace perpétuelle d'une attaque sur quelque point de leur vaste littoral : une activité constante de notre marine, dût-elle se borner à une série de coups de main, permettrait d'atteindre ce résultat bien plus sûrement et à moindres frais que des armements considérables, en même temps que, par l'interruption des communications et des ravitaillements, elle rendrait difficile et presque précaire la situation des armées anglaises du continent.

Quand la trêve expira, en mai 1377, l'amiral avait à Harfleur une belle flotte de trente-cinq navires royaux, bien en mains, à laquelle vinrent se joindre treize galères espagnoles. Le jour même de la reprise de l'état de guerre, il appareilla, allant résolument à la côte anglaise; par une campagne foudroyante de quelques semaines, il répandit la terreur sur tout le littoral ennemi, incendiant ou rançonnant **Rye, Lewes, Portsmouth, Dartmouth, Yarmouth, Hastings.** Si l'on avait fait la même diligence du côté de la terre, Calais redevenait français. Les années suivantes, les succès se poursuivirent; les derniers alliés continentaux de l'Angleterre, Jean de Bretagne et Charles de Navarre (qui tenait la Basse Normandie), durent se soumettre au roi, le gouvernement de Londres ne pouvant les secourir : une défaite en rade de **Cherbourg** (juin 1378) lui avait montré à quel point il était maintenant dangereux pour ses flottes de se risquer dans nos eaux, et, en 1380, notre allié **Sanchez de Tovar** vint jusque dans la Tamise incendier **Gravesend**.

Ces résultats étaient dus à l'activité de la seule flotte royale, qui suffisait à tout, sans que l'on eût à convoquer les contingents des villes; celles-ci pouvaient se livrer en paix au commerce et à la course, et s'enrichissaient. En Angleterre, au contraire, le système des levées féodales vidait les ports; les incessantes apparitions des Français sur les côtes tuaient le trafic; il était devenu impossible d'aller vendre des laines en Flandre et

de pêcher des harengs au large. La misère était grande et, comme il arrive toujours, on s'en prit au gouvernement : le **soulèvement des travailleurs de 1381**, la plus formidable insurrection de la faim qu'ait connue l'Angleterre, fut sur le point de devenir une révolution. La supériorité militaire des Anglais ne leur servait plus à rien : leurs invincibles armées traversaient la France de part en part sans trouver à combattre; isolées sur notre territoire, ne recevant ni vivres ni renforts de leur pays, contraintes à se tenir sans cesse sur leurs gardes, elles fondaient en quelques semaines. Encore quelques années, et, d'épuisement, elles auraient dû abandonner tous les postes qu'elles conservaient encore chez nous.

Charles VI et le projet d'invasion de l'Angleterre. — Par malheur, l'œuvre de Charles V s'arrêta dès qu'il fut mort : l'abolition des aides et fouages, c'est-à-dire des finances régulières qui avaient seules permis la création de la flotte, décrétée aussitôt par un conseil de régence avide de popularité, arrêta les constructions, dispersa le personnel, épuisa les approvisionnements. Quand l'évidence eut fait rétablir ces utiles institutions, la marine royale n'existait plus; les oncles du roi, tout à leurs intérêts particuliers, pillage des provinces ou folles entreprises lointaines, ne songèrent pas à la reconstituer.

Charles VI majeur, le desir de la gloire et l'influence des anciens conseillers de son père lui fit reprendre la politique de guerre avec l'Angleterre, mais avec un caractère grandiose et chimérique qui ne surprend pas chez un roi de dix-huit ans. La conquête de l'Angleterre fut décidée : il s'agissait d'y transporter une énorme armée de dix mille hommes d'armes et de cent mille piétons que le roi commanderait en personne. Tous les ennemis de l'Angleterre, Écossais et Gallois, seraient conviés à s'associer à cette guerre qui serait la fin de notre rivale. Déjà, en 1385, une première flotte avait conduit en Écosse Jean de Vienne avec une petite armée qui y guerroya quatre mois, poussant jusque dans le Cumberland.

La grande expédition était annoncée pour 1386. D'immenses

préparatifs furent faits à l'Écluse en Flandre où l'on accumula toutes les choses nécessaires à l'armée, voire une ville démontable en bois destinée à servir de tête de pont en Angleterre : en septembre, il y avait là 1.387 navires ! une autre armée et une autre flotte se concentraient à Tréguier sous Olivier de Clisson. Le roi se montrait plein d'ardeur, mais ses oncles étaient hostiles à l'entreprise ; le rassemblement des navires se fit plus lentement qu'on n'avait prévu ; il fallut assurer la sécurité de l'armée par des exécutions militaires en Flandre ; quand tout fut prêt, les vents se maintinrent contraires pendant plusieurs semaines. On arrivait à l'automne, il parut imprudent de risquer ainsi à la merci des tempêtes toute la fortune de la France et la personne même du roi : l'avis du duc de Berry l'emporta et on renonça à tenter l'aventure.

Jean de Vienne et Olivier de Clisson persistaient à reprendre l'affaire les années suivantes avec des forces plus restreintes, dans des conditions plus raisonnables. Mais les grands étaient indifférents ou hostiles : la haine du duc de Bretagne, cet éternel allié de l'Angleterre, fit tout échouer. En 1388, au moment où Clisson allait partir, il le fit enlever et le mit à rançon ; en 1392, il tenta de le faire assassiner. La colère de Charles VI se tourna alors contre ce vassal rebelle, et l'on sait comment, au cours d'une expédition contre lui, se déclara la folie du roi : le pouvoir retombait entre les mains des princes ! C'en était fait de la politique nationale de guerre avec l'Angleterre et de relèvement maritime : les derniers navires furent vendus, et le « bon amiral » alla se faire tuer à Nicopoli en combattant contre les Turcs (1396). Quant à l'Angleterre, on traita avec elle et les oncles du roi crurent avoir acheté, par le mariage de Richard II avec Isabelle de France, la certitude de la tranquillité dont ils avaient besoin pour jouir à leur guise du pouvoir.

Henri V. Conquête de la France. — Il se trouva que justement les Anglais ne voulaient pas de la paix : passionnée pour la guerre dont elle espérait gloire et profit, toute la nation, bourgeois et paysans, s'unit dans une haine commune contre Richard, devenu

suspect par ses liaisons avec la France : son cousin Henri de Lancastre n'eut qu'à prendre les armes pour devenir roi à sa place.

En dépit des trêves officielles la guerre était recommencée dès 1404. Mais personne ne voulait le voir : tout à leurs querelles intérieures (c'est le moment de la lutte des Armagnacs et des Bourguignons), les Français ne songeaient qu'à s'entre-déchirer ; quand les hostilités reprirent ouvertement, quand Henri V exigea la main de Catherine de France et posa sa candidature au trône, la moitié d'entre eux, avec l'oncle du roi, le duc de Bourgogne, restèrent dans une neutralité presque absolue.

Henri V avait minutieusement préparé cette guerre ; pour remplacer la marine des villes, ruinée par les guerres précédentes, il avait construit et obligé les grands à construire des navires : il avait une flotte. Nous n'en avions pas, mais nous pouvions en refaire une ; c'est pourquoi le premier effort de l'ennemi fut dirigé sur la région qui avait toujours été le centre de notre activité maritime et aurait pu le redevenir ; le 13 août 1415, Henri V débarquait à l'embouchure de la Seine avec 30.000 hommes ; **Harfleur**, aussitôt investi, succombait le 22 septembre, et quand la chevalerie française, enfin réunie, essayait d'arrêter l'armée anglaise en marche sur Calais, elle était anéantie à **Azincourt** (24 octobre).

Sans flotte, sans armée, nous étions incapables de regagner le terrain perdu : une tentative sur Harfleur échouait piteusement en 1416. Méthodiquement, Henri V entreprenait la conquête de la Normandie, qu'il couronnait par la prise de **Rouen** (14 janvier 1419) et la destruction de notre grand arsenal maritime. La province était repeuplée par des colons d'outre-Manche pour remplacer les Français expulsés et devenait la base solide de la domination anglaise sur le continent. Rien n'était fait pour tenter de réparer ces malheurs, et telle était l'ardeur des discordes civiles que l'assassinat de Jean-sans-Peur à Montereau finissait par jeter les Bourguignons dans les bras des Anglais : le 21 mai 1420, le **traité de Troyes** assurait à Henri V la Succesion de France.

La Délivrance. — Le succès était si complet que les Anglais crurent n'avoir plus besoin de flotte : par économie, ils vendirent tous leurs navires de guerre (3 mars 1423). Cependant Charles VI, le « *roi de Bourges* », possédait encore un port, La Rochelle, et il eût été important de l'en déloger, car c'est par là qu'il put recevoir les secours étrangers, Espagnols et Écossais, qui lui permirent de durer jusqu'au jour où se produisit le grand mouvement de révolte nationale qui se traduisit par la mission de **Jeanne d'Arc**.

La marine n'eut aucune part à l'œuvre de délivrance : il n'y avait plus de flotte d'un côté ni de l'autre. Les Anglais n'en portèrent pas moins le poids de la folie qu'avait été le licenciement de la leur; incapables de se concentrer et de se soutenir comme elles auraient fait si elles avaient été en état d'user de la mer, leurs faibles garnisons se firent détruire les unes après les autres, et c'est une guerre de postes qui nous rendit, entre 1428 et 1434, tous les pays entre Loire et Seine, puis entre Seine et Somme. En vain Suffolk et Somerset voulurent-ils réparer le mal : humiliée de ses désastres, privée de ses revenus continentaux, exaspérée de voir lui échapper le luxe et la puissance que lui avait valus sa grandeur éphémère, l'Angleterre se tournait contre ses gouvernants; les crises, les troubles se succédaient; on vivait au jour le jour, sans pouvoir reconstituer armée ni marine : en 1449-1450, la Normandie se donna au roi, presque sans coup férir; puis vint le tour de la Guyenne; malgré une union séculaire, rien ne fut fait pour secourir les Aquitains dans leur défense désespérée; un instant, en 1453, Talbot réoccupa Bordeaux; ce fut pour être écrasé à **Castillon** : tel fut l'effet de l'imprudence avec laquelle l'Angleterre avait, de propos délibéré, renoncé à être une puissance navale : en dépit de sympathies et de regrets qui durèrent trois siècles, la Guyenne était à jamais française.

Fin de la guerre. — Les Anglais étaient « boutés hors de France », mais aucune paix n'avait été signée. Des deux côtés on conservait l'espoir de recommencer la guerre, mais personne n'en avait

les moyens, personne n'avait de marine. L'Angleterre, en proie à son tour aux horreurs de la guerre civile (Guerre des Deux-Roses, 1432-1485), ne pouvait songer à en reconstituer une. En France, certains, comme Richemont, en formèrent le projet; mais la guerre avait mis le royaume dans un état déplorable : notre pays, qui avait peut-être eu plus d'habitants au XIV^e^ siècle qu'il n'en a de nos jours, était dépeuplé; la grande route des épices, du commerce entre le Levant et les pays du Nord, était passée de la vallée du Rhône à celle du Rhin, de Marseille, Lyon et Rouen à Venise, Bâle et Anvers; la Normandie était un désert; on ne pouvait rien tirer de ce peuple épuisé. Aussi Charles VII et Louis XI crurent-ils devoir, avant tout, se consacrer à rétablir l'ordre et la prospérité à l'intérieur, remettre les projets ambitieux à plus tard.

Plus d'une fois pourtant, nos rois se virent menacés d'une reprise des visées conquérantes de l'Angleterre; toujours, à force d'habileté et d'intrigues, ils réussirent à ajourner le danger: en 1475 enfin, le traité de **Picquigny** scella l'abdication définitive des prétentions britanniques : le roi d'Angleterre avait beau continuer à se parer du titre de roi de France, tout espoir de jamais recouvrer son « royaume » était bien perdu pour lui; de sa grandeur continentale, l'Angleterre ne gardait que Calais!

Conclusion sur la Guerre de Cent Ans. — Il y aurait évidemment abus à prétendre assimiler à une guerre entre deux nations modernes cette compétition entre les dynasties des Valois et des Plantagenets : ni la France ni l'Angleterre n'étaient alors des nations. Il semble pourtant que l'examen de cette crise montre sous un jour impressionnant l'action que la puissance navale peut exercer sur la marche des affaires humaines; nous y voyons le succès passer avec une régularité singulière alternativement à celle des deux puissances qui a su s'assurer le concours d'une flotte de guerre organisée : toujours la perte ou l'abandon de la mer y précède, y détermine les défaites sur terre. Si les résultats de cette action ne sont pas plus marqués, c'est que, les deux adversaires étant alors des états avant tout agricoles et continen-

taux, la création de la puissance navale n'avait jamais été, pour l'un comme pour l'autre, qu'un expédient momentané, auquel son prix coûteux faisait renoncer dès que la nécessité immédiate ne s'en imposait plus; c'est ce caractère temporaire, éphémère de tous les établissements navals de cette époque qui explique le peu de durée des succès remportés, la brusque succession des périodes de grandeur et de décadence par lesquelles nous voyons passer les deux puissances : si les Capétiens avaient tous eu la profondeur de vues et l'énergie d'un Philippe le Bel, notre pays n'aurait pas connu les heures terribles où faillit succomber son individualité nationale; et plus tard, au moment où commença le partage des richesses de la mer, il eût été en posture d'en réclamer sa part.

CHAPITRE III

LA FRANCE SANS MARINE : LES GUERRES CONTRE L'ESPAGNE.

Réveil de l'activité économique après la Guerre de Cent Ans. — La seconde moitié du XV^e^ siècle fut une période de paix et de prospérité; en dépit de leurs multiples péripéties, les guerres d'alors, entreprises par la royauté pour abattre les derniers restes de la féodalité, agitèrent peu le peuple : pendant plus de cinquante ans, la nation put consacrer toute son énergie à réparer les désastres de la guerre et de l'invasion.

Les rois y donnèrent tous leurs soins : l'établissement d'un système d'impôts permanents (1439) permit la création d'une armée soldée qui mit fin à l'anarchie; la circulation intérieure fut assurée, des péages supprimés, des travaux publics ordonnés; des traités de libre trafic furent conclus avec les pays du Nord, d'Espagne, du Levant; enfin, la monarchie s'associa directement aux efforts de ceux qui cherchaient à ranimer notre marine et nos ports.

Le plus important de ceux-là fut assurément **Jacques Cœur**; véritable type du brasseur d'affaires, ce curieux personnage avait, par des spéculations de toutes sortes (fabrication de monnaies, exploitation de mines et de salines, manufactures, papeteries, teintureries, etc...) acquis une fortune qui parut alors prodigieuse; grand manieur d'argent, il en prêta au roi (lors de l'invasion de la Normandie) et se concilia ainsi une faveur dont bénéficièrent ses entreprises : maître des monnaies, argentier du roi, commissaire royal auprès des états du Languedoc, il fut un des

premiers personnages du royaume ; mais c'est par son rôle commercial qu'il tient une grande place dans l'histoire.

Frappé de l'importance des bénéfices que rapportait le trafic du Levant (épices et étoffes précieuses), il rêva d'en assurer le monopole à la France, au Languedoc, et surtout à lui-même. Il fit construire des navires rapides, des **galères** (7 en tout), et organisa un service régulier entre **Montpellier**, siège de ses opérations, et ses comptoirs de **Syrie** et d'**Egypte**. Il eut l'habileté d'intéresser le roi et les états du Languedoc à cette affaire et obtint (1442) une subvention qui la transformait presque en une entreprise d'état. Comme les rameurs, par suite de l'augmentation des salaires et du bien-être, devenaient de plus en plus difficiles à recruter, il se fit donner, malgré les protestations des tribunaux et de l'Église, le droit de prendre de force les malfaiteurs, vagabonds et « autres personnes oiseuses » et d'en composer ses chiourmes. Telle fut l'origine des **forçats** (22 janvier 1443), institution qu'imitèrent toutes les nations.

On sait comment une coalition de rancunes et d'appétits réussit à obtenir la condamnation (1453) et la ruine de cet utile citoyen. Mais son œuvre ne périt pas avec lui : la royauté reprit pour son compte l'institution des **galères**, qui perdit peu à peu tout caractère commercial. Le neveu de Jacques Cœur, **Jean de Villages**, en fut le premier **capitaine général** et, grâce à lui, nous eûmes en permanence dans la Méditerranée, un certain nombre de navires rapides, aptes à rendre les plus grands services.

Pour Louis XI, le « roi des bourgeois », le « roi des marchands », la restauration du commerce fut toujours la grande affaire : il lui sacrifia même ses ambitions territoriales, et préféra la paix à la conquête de l'Italie qu'il avait peut-être rêvée. Il s'occupa de ranimer l'activité de nos fabriques, voulut les protéger par l'interdiction de la **sortie** des matières premières (système douanier exactement contraire au nôtre, qui fut celui de tout le Moyen Age) ; il aurait voulu, pour rendre plus énergique l'action de nos armateurs, les grouper en une grande **compagnie** qui aurait eu le centre de ses opérations à **Aigues-Mortes**, puis, après l'annexion de la Provence (en 1481, par héritage du roi

René), à **Marseille**; il échoua devant le particularisme obstiné des commerçants français, et, toutes les assemblées des villes qu'il réunit s'étant acharnées à protester contre l'établissement d'un monopole quelconque, il abandonna son projet.

A l'égard des étrangers il put être inflexible, prohiber l'entrée de leurs manufactures, réserver au pavillon français le trafic des mers françaises; si, pour retrouver un débouché indispensable à nos vins de Bordeaux, il s'accommoda avec l'Angleterre, il ne garda aucun ménagement avec les Vénitiens et les Génois et son vice-amiral **Guillaume de Casenove** (dit **Coulon**) eut permission de les prendre ou couler quand il les rencontrerait faisant commerce sans une autorisation du roi : ces procédés économiques un peu vifs eurent un plein succès, et plusieurs nations, intimidées, offrirent des traités qui nous ouvrirent de riches marchés.

Les Beaujeu poursuivirent l'œuvre de leur père; et d'abord, par la **réunion de la Bretagne** (1499), ils mirent fin à une situation aussi dangereuse du point de vue militaire que du point de vue commercial, tout en nous assurant les services d'une population de marins à l'audace déjà célèbre. L'œuvre de relèvement assumée par nos rois était maintenant accomplie : « Les terres, allait écrire Claude de Seyssel, sont de plus grand revenu qu'elles ne « se vendaient jadis pour une fois;... toutes gens se mêlent de « marchandise... et l'on fait à présent moins de difficultés d'aller « à Rome, à Naples, à Londres et ailleurs au delà des mers qu'on « n'en faisait autrefois d'aller à Lyon. » Toute la nation, maintenant groupée autour de ses rois qui l'avaient aidée à prendre conscience de son existence, s'enorgueillissait de cette prospérité; la France était redevenue une grande puissance, riche et active, même sur mer.

Charles VIII et Louis XII. Les Guerres d'Italie. — Elle n'avait toujours pas de flotte de guerre, et cela au moment où sa politique allait en exiger une: avec Charles VIII, en effet, c'en fut fait de la sagesse et de la modération à la Louis XI : à peine en possession du pouvoir, ce jeune prince romanesque se lança à fond dans l'aventure italienne, qui avait souvent tenté ses prédécesseurs,

mais dont ils avaient eu la prudence de se détourner; il lui sacrifia même les agrandissements plus solides que son père avait amorcés en Franche-Comté, en Artois, en Roussillon et, pendant longtemps, toute la politique française consista en l'affaire d'Italie.

Il s'agissait pour nos rois d'exploiter les droits qu'ils tenaient de la maison d'Anjou sur Naples, des Visconti sur Milan; l'Italie devenue française, toutes les ambitions nous seraient permises; les Français se feraient les champions de l'Europe chrétienne contre les Turcs et reconstitueraient à leur profit l'Empire d'Orient; ou bien ils se borneraient à s'assurer le monopole du trafic de la Méditerranée et du Levant et en tireraient plus de richesses que n'en avaient eues Venise et Gênes.

Avant tout il fallait prendre possession de l'Italie. Une marine y était indispensable pour assurer la sécurité et le ravitaillement des armées le long de ces côtes où les montagnes arrivent jusqu'à la mer, laissant seulement la place d'une étroite route facilement interceptée par des partisans ou par une insurrection. A force d'argent, on en improvisa une, qui rendit de grands services : par la victoire de **Rapallo** (8 septembre 1494), elle ouvrit la route à l'armée en marche sur Naples; plus tard, quand l'intervention des Espagnols et le soulèvement de la population nous chassèrent du royaume de Naples, si nos troupes, par deux fois, purent faire front, sur le **Garigliano** et autour de **Gaëte**, elles le durent, leurs chefs le déclarèrent eux-mêmes, à la mobile artillerie des galères de **Prégent de Bidoux**, toujours prête à balayer la côte (1496 et 1503).

Mais tout changea à partir de 1511 et l'insuffisance de cette flotte de rencontre se manifesta cruellement quand Jules II eut groupé dans la **Sainte Ligue** toutes les puissances de l'Europe, jalouses de notre grandeur : il fallut nous défendre sur toutes les mers, contre les Aragonais et les Castillans de Ferdinand et d'Isabelle, contre les Anglais de Henri VIII, contre les Flamands de Maximilien. En 1511, l'amiral Howard pille le Conquet et Crozon sans rencontrer de résistance; le 10 août 1512 encore, l'amiral de Clermont recule devant lui, et c'est pour couvrir sa

retraite que se livre le combat légendaire de la *Cordelière* et du *Régent*, où meurt le héros breton **Portzmoguer** (*Primoguet*); nouveaux incendies sur la côte! Enfin, en 1513, Prégent de Bidoux accourt de la Méditerranée et prend position à l'Abervrach, puis aux **Blancs Sablons**, sur les derrières de Howard qui est à Saint-Mathieu; exaspéré de ne pouvoir le faire sortir de cette position où on ne peut aller le chercher avec de grands vaisseaux et d'où il menace à chaque instant de le prendre à revers, l'amiral anglais vient l'attaquer avec des embarcations jusque sous le feu de Kermorvan et se fait tuer, le 25 avril. Les Anglais démoralisés renoncent à leurs incursions; mais l'absence de nos galères a donné aux Aragonais la liberté de leurs mouvements dans la Méditerranée : l'Italie du Nord, après le royaume de Naples, est perdue pour nous.

François Ier et Charles Quint. — Pour François Ier, comme pour ses prédécesseurs, la grande affaire apparut d'abord comme devant être la conquête de l'Italie; mais les circonstances allaient donner à la politique de ce prince un objet plus raisonnable, et plus national.

Une longue suite de mariages et d'héritages avait réuni sur la tête de Charles d'Espagne, fils de Philippe le Beau et de Jeanne la Folle, les domaines des maisons d'Autriche, de Bourgogne, d'Aragon et de Castille. Son élévation à l'Empire, sous le nom de **Charles-Quint**, en fit un souverain comme l'Europe n'en avait pas vu depuis Charlemagne.

Fatalement une semblable puissance devait être portée à s'accroître encore, indéfiniment, à reprendre les rêves de souveraineté universelle que les empereurs souabes et franconiens avaient formés aux XIIe et XIIIe siècles; la seule possibilité d'une ambition aussi démesurée faisait de Charles-Quint un péril constant pour l'existence des autres états. La France en particulier, interposée entre les diverses régions qui obéissaient à ce prince, engagée d'ailleurs depuis longtemps dans une lutte acharnée contre la maison d'Aragon pour la possession de l'Italie, était destinée à recevoir les premiers coups. C'est ce qui

amena le changement de caractère des guerres d'Italie : elles devinrent, de la guerre de conquêtes et de magnificence qu'elles avaient été au début, une lutte de défense nécessaire contre la puissance envahissante de la maison d'Autriche, et François Ier, le « roi chevalier », qui n'avait jamais songé qu'à être un héros d'épopée, se trouva prendre la figure d'un politique moderne, d'un champion de l'équilibre européen et de l'indépendance des peuples.

La situation de la France n'était pas si mauvaise qu'on eût pu croire : les divers pays qui relevaient de l'Empereur étaient loin de constituer un état homogène et organisé; c'était une coalition, non une nation, et l'action combinée de leurs forces fut toujours difficile à assurer. Pour communiquer de l'Espagne avec l'Italie, l'Allemagne ou les Flandres, il fallait pouvoir user de la mer en toute sécurité; or la marine de l'Empereur n'était pas ce qu'aurait exigé cette sécurité : Charles-Quint n'eut jamais que des finances assez précaires, et les trésors d'Amérique, qui plus tard permirent la création de la puissance navale espagnole, ne commencèrent à arriver que vers 1540. La mer était si peu un domaine espagnol qu'après Pavie (1526), Charles-Quint dut demander qu'on lui prêtât des galères françaises pour conduire son royal prisonnier de Naples à Barcelone, et que pour mater à temps la révolte de Gand (1539), il dut se résigner à confier sa personne à la loyauté des Français, et gagner les Flandres par terre.

En présence de cet ennemi à qui la mer était si nécessaire et qui en était si peu le maître, la France aurait pu tirer un parti singulièrement avantageux des circonstances, porter tour à tour son effort où elle aurait voulu, sans que jamais son adversaire fût en état de lui opposer des forces équivalentes. L'Angleterre, qui, par jalousie, se mit presque toujours du côté de l'Empereur, n'était pas alors capable de l'en empêcher : notre fidèle alliée l'Écosse suffisait à l'occuper; sa transformation religieuse allait d'ailleurs bientôt détourner son attention du continent.

Mais il eût fallu avoir une marine, et nous n'en avions pas! Avec son goût du faste et de l'ostentation, François Ier ordonna bien

la construction de quelques navires prodigieux destinés à étonner le monde, et fit commencer les travaux du port de **Francescopolis** ou le **Havre de Grâce**, dont on voulait faire l'arsenal maritime qui nous manquait depuis la ruine de Rouen et de Harfleur; mais qu'étaient ces marques isolées de bonne volonté? Pour faire quelque figure sur mer, on était réduit à avoir recours aux services des particuliers, — **Ango**, en 1545, arma, presque à lui seul, une flotte contre l'Angleterre, — ou à des mercenaires étrangers comme **André Doria**. Pendant dix ans, cet illustre Génois fit de nous les maîtres de la Méditerranée occidentale; ce fut lui qui, en 1524, sauva **Marseille** assiégée par Bourbon, en assurant le ravitaillement de la place par mer; lui qui, après Pavie, nous permit de reprendre l'offensive; lui qui, en 1528, fut sur le point de nous rendre une fois de plus maîtres du royaume de Naples.

Par malheur, la jalousie de la cour lui fit refuser les récompenses qui lui étaient dues et il écouta les offres que lui prodiguait Charles-Quint; moyennant l'indépendance de sa patrie et le commandement en chef des flottes impériales, il passa au service de nos ennemis. L'Italie fut perdue pour nous, et ce fut au tour de la Provence de trembler : en 1536, ce fut seulement en la transformant en un désert que l'on put obliger l'Empereur à lever le siège de Marseille.

L'Alliance Turque. — Le danger était tel que François Ier eut alors recours pour se défendre à un moyen qui parut une trahison, une impiété à tous les hommes de cette époque : il fit appel au concours des musulmans.

Depuis la prise de Constantinople par Mahomet II, les Ottomans s'étaient en effet constitué une flotte formidable, qui compta jusqu'à 300 galères; une avant-garde de pirates installée à Alger, les **Barbaresques**, poussait des pointes jusque sur les côtes d'Espagne et de Provence et tous les efforts de Charles-Quint ne purent la déloger; la grande expédition de 1541, qu'il dirigea en personne, se termina même par un véritable désastre.

Notre commerce n'avait pas moins à souffrir que celui de nos

rivaux des déprédations de ces bandits, mais le péril espagnol était plus proche que le péril turc : la France se résigna à concerter avec les infidèles une action contre l'ennemi commun. Il y avait eu des pourparlers dès 1528; en 1542, un singulier aventurier, le **capitaine Polin** (**Antoine Escalin**, baron de la **Garde**) se rendit à Constantinople et obtint de Soliman le Magnifique la promesse d'une coopération directe. L'année suivante, **Kairredin** (**Barberousse**) vint avec 174 navires sur les côtes de France et prit une part active au siège de **Nice**; on lui donna la ville de Toulon pour y faire hiverner ses équipages; mais telle était la répugnance inspirée par les Turcs, même amis, que l'on commença par en faire sortir les habitants.

On devait encore avoir recours, à plusieurs reprises, à ces alliés compromettants, et **Sinan-Pacha**, **Thorgout-Reïs** (que nous nommons **Dragut**), **Piali-Pacha** vinrent en 1552, 1553, 1555, 1558, avec des centaines de galères, dévaster le littoral de l'Italie et des îles. A vrai dire, cette intervention des flottes ottomanes n'eut jamais une efficacité militaire sérieuse : l'entente ne régna à aucun moment entre les amiraux des deux nations, les Français désirant une action de nature à aider les opérations de leurs armées, les Turcs ne songeant qu'au pillage; d'ailleurs, d'aucun côté, on n'avait de sympathie ni de confiance pour ces alliés de circonstance en qui tout faisait horreur. Mais la terreur qu'inspiraient les Ottomans aux populations italiennes était immense et exerça quelque influence sur les fluctuations de la diplomatie.

Les résultats lointains de cette politique ont été plus importants : la France s'est trouvée, grâce à elle, la première des nations européennes qui ait entretenu des rapports pacifiques et réguliers avec les Turcs. Les **capitulations** de 1528 et 1536 lui ont donné le droit de commercer librement dans les pays de l'obéissance du Grand Seigneur, d'y avoir des établissements, des **consuls**, un ambassadeur; celles de 1569 imposèrent même à tous les négociants européens l'obligation d'emprunter son pavillon pour être admis dans les ports ottomans! Seule autorité chrétienne capable de se faire respecter qui existât dans l'empire, nos agents y devinrent tout naturellement les protec-

teurs, les chefs de tous les chrétiens, même indigènes et c'est ainsi que put commencer à s'établir en Orient notre influence politique, économique, et religieuse; mais ces effets ne se sont produits qu'à la longue : il a fallu que la guerre de Chypre (1550-1573) vint ruiner la prépondérance des Vénitiens pour que la nôtre commençât à s'affirmer, et Marseille à devenir l'entrepôt du trafic des Échelles du Levant

La politique orientale de François Ier, pour monstrueuse qu'elle ait semblé aux contemporains, a donc, en définitive, bien servi les intérêts de la France et même de la chrétienté; mais nous devions être longtemps avant d'en recueillir les fruits, et l'on a même pu se demander s'il avait été heureux que la France s'attachât à devenir une puissance méditerranéenne au moment précis où le centre du mouvement commercial passait dans le Nord, à monopoliser le trafic du Levant à une époque où ce pays, ruiné par l'invasion, perdait l'importance économique qu'il avait eue jusque-là et cessait d'être sur la route des échanges entre l'Extrême Orient et l'Europe. Quant à la flotte ottomane, elle ne nous a jamais rendu les services que nous aurions pu attendre d'une flotte française : des alliés ne sauraient tenir lieu de forces nationales.

Henri II. Relèvement momentané de notre marine. — Pendant tout le règne de François Ier, la situation resta précaire, les guerres succédant aux guerres, et les nécessités du moment excluant tout plan à longue échéance. Mais en 1544, le traité de **Crépy** établit une paix qui dura huit années et l'on put former des projets.

Henri II connaissait la nécessité d'avoir une marine : il trouva les fonds, jusqu'à 700.000 livres (8 à 9 millions de nos jours) pour une année, et la flotte se reconstitua rapidement. D'un seul coup, en 1547, on mit en chantiers 25 galères; en 1548, on en eut 68. Le prieur de Capoue, **Leone Strozzi**, et le baron de la Garde donnèrent à ce corps une organisation inspirée de ce qu'ils avaient vu à Venise, à Malte, chez les Turcs : ce fut une force permanente, toujours entretenue à effectifs complets, toujours prête

à entrer en campagne dans le délai de quarante jours, commandée par des gentilshommes, à demi propriétaires de leurs charges et de leurs navires, instruits, et dominés par un esprit de corps qui doublait leur courage. Dans le Ponant, on fit construire des navires à voiles, **galions** et **ramberges**; on en eut 50 en 1548, davantage par la suite; les capitaines les prenaient à bail pour un prix d'entretien déterminé et les maintenaient en état de servir; quelques techniciens payés, commissaires, charpentiers, canonniers, etc..., leur étaient adjoints. En réquisitionnant des navires partiliers, on put réunir jusqu'à 150 vaisseaux.

Cette flotte tint son rang d'une manière honorable dans les conflits de cette époque : dans la Méditerranée, le baron de la Garde gêna souvent Doria. Dans le Ponant, Flamands et Anglais se trouvèrent impuissants contre nous : en 1545, l'amiral d'**Annebault** et le baron de la Garde allèrent inquiéter les Anglais jusque dans les eaux de l'île de Wight; jamais nos rivaux ne purent en prendre leur revanche : s'ils occupèrent un instant Boulogne, la prise de **Calais** par le duc de Guise (6 janvier 1558), qui les privait de leur dernière possession continentale, fut un coup terrible pour eux, et quand ils essayèrent de s'en venger en débarquant au Conquet, les paysans du voisinage suffirent à les jeter à la mer (29 juillet 1558).

En somme, la France sortait avec honneur de cette première passe avec l'Espagne : si elle avait dû abandonner ses chimères italiennes, elle avait réussi contre toute vraisemblance à maintenir son indépendance nationale et l'intégrité de son territoire : même après **Saint-Quentin** (9 avril 1559) et l'invasion, le traité de **Cateau-Cambrésis** (5 août 1559) lui laissait des conquêtes : les Trois Évêchés, Calais, Pignerol, etc... Tant l'absence de cette cohésion, qu'une forte marine aurait seule pu suppléer, avait rendu inutile la victoire de l'Espagne, toujours obligée de se défendre dans le Nord après un triomphe en Italie, en Méditerranée quand elle l'emportait dans les Flandres!

Notre richesse était intacte, la guerre s'étant le plus souvent maintenue hors de nos frontières; les étrangers venaient nous acheter des manufactures, du vin, du blé, du sel, nous emprun-

ter de l'argent, même les Espagnols. L'activité de nos ports de la Méditerranée grandissait; dans l'Océan, il semblait que l'exemple des autres nations allait nous entraîner et les plus grands seigneurs commençaient à s'intéresser dans les armements maritimes. Un magnifique mouvement se dessinait.

Les guerres de Religion. — Brusquement tout fut interrompu. Déjà les intrigues de cour avaient été néfastes à la marine : jaloux des Montmorency, auxquels se rattachait l'amiral, **Coligny**, les Guise avaient fait réduire ses crédits, à 16.000 livres en 1566 ! Il n'y eut plus que 35 galères entretenues, puis 20, puis 13 (1568) !

Après cela vinrent les luttes religieuses : les officiers de marine, les populations des côtes prirent parti, pour les catholiques ou les protestants, et consumèrent leurs forces en des luttes fratricides; nos meilleurs marins, les Rochelais, gagnèrent des millions... à faire la course contre Nantais et Bordelais ! Des deux côtés, on ne recula pas devant l'appel à l'étranger; ce furent les réformés qui commencèrent : par le traité de **Hampton Court** (20 septembre 1562), Coligny consentit ou laissa les siens consentir à introduire les Anglais dans le Havre et dans Dieppe. Après la paix d'Amboise, il fallut une campagne entière pour les en déloger !

Les guerres continuèrent, accumulant ruines et désastres, réduisant la marine à néant : sous Henri III, il restait *quatre* galères en état de naviguer ! C'était d'autant plus grave que l'Espagne, instruite par l'expérience, avait décidé d'avoir une marine (1561), et que les millions d'Amérique lui rendaient tout facile : le 15 octobre 1571, la flotte espagnole, qui avait déjà à son actif la **délivrance de Malte** en 1565, remportait la victoire de **Lépante**, défaite plus encore pour la politique française que pour la puissance turque, a dit Froude. Philippe II possédait maintenant l'instrument qui avait manqué à son père.

Sa puissance devenait effrayante : en 1580, l'ouverture de la **Succession de Portugal** allait lui assurer l'exploitation d'une autre moitié du monde. Nous n'essayâmes même pas de soutenir notre prétendant, **Antonio, prieur de Crato** : aucun navire français ne figurait à la bataille d'**Oporto** (22 octobre 1580) où sombra la

nationalité portugaise et tout ce que voulut Catherine de Médicis, qui dirigeait alors notre politique, fut d'avoir sa part des dépouilles de la dynastie d'Avis, le Brésil très probablement. Elle envoya aux Açores une flotte que commandait **Philippe Strozzi**; mais l'Espagne lui opposa le plus grand marin de cette époque, **Alvaro de Bazan**, marquis de **Santa Cruz**. A la bataille de **Terceira** (26 juillet 1582) une partie seulement de la flotte française combattit; nous perdîmes quatre vaisseaux, quinze cents hommes; le reste s'enfuit. Les prisonniers furent pendus comme pirates.

Ce fut notre dernier effort : nous assistâmes désormais impuissants et comme indifférents au développement croissant de l'ambition espagnole et à la lutte désespérée que soutenaient contre elle toutes les puissances maritimes. En 1588, peu s'en fallut que les catholiques ne réussissent à assurer à l'Invincible Armada l'appui des ports et des côtes de France. A l'intérieur, on continuait à se massacrer un peu partout; bientôt même, à la faveur de la lutte entre la Ligue et Henri IV, l'étranger prit pied sur nos côtes, et s'y fortifia : les Espagnols à Crozon, au Blavet, à Marseille, les Anglais à Paimpol, à Morlaix, les Toscans au Château d'If!

Enfin l'esprit national et le parti des politiques triomphèrent : la conversion de Henri IV donna à tous les Français un roi autour de qui se rallier, et la reconquête de la France commença. L'utilité de la mer, qui, parce qu'il était maître du Havre, lui avait permis de maintenir ses positions dans la France du Nord, même pendant la redoutable campagne d'Alexandre Farnèse, était trop connue du roi pour qu'il négligeât ses frontières maritimes : il racheta un à un les ports que tenaient les ligueurs et rétablit son autorité sur tout le littoral; pour dégager les environs de Brest, il n'hésita pas à faire appel au secours de l'Angleterre : le grand navigateur **Frobisher** fut tué à l'attaque de la **Pointe Espagnole**, près de Roscanvel, le 17 novembre 1594. Mais Henri n'entendait pas se lier même à son alliée Elisabeth; plutôt que de lui permettre d'installer de nouveau la domination anglaise à Calais, il laissa les Espagnols occuper la place (26 septembre 1596).

La paix de **Vervins** (2 mai 1598) rendit à la France l'intégralité

de son territoire ; mais tout le monde était d'accord pour reconnaître que le royaume se mourait : les guerres avaient fait périr dit-on, 700.000 hommes; 100.000 maisons avaient été détruites; malgré un accroissement énorme des taxes, le produit des droits d'entrée et de sortie avait à peine doublé en vingt ans. Toute la prospérité créée par les soins prudents de Louis XI et de Louis XII avait été emportée par les guerres civiles.

Or ces guerres auraient été évitées si, d'une part, on avait détourné vers les entreprises lointaines, la navigation et la colonisation, la surabondance d'activité que les hommes d'alors employèrent à s'entr'égorger; et aussi si l'on avait su limiter le développement de cette puissance monstrueuse de l'Espagne dont l'intervention fut la cause déterminante de nos troubles et de la force des partis. D'autres raisons, sans doute, expliquent les malheurs de cette époque; il faut convenir cependant qu'ils auraient pu être conjurés si une conscience plus avisée des besoins du pays avait porté nos rêves vers la mer et l'expansion lointaine; l'on peut aussi dire que si les dernières catastrophes nous furent épargnées, si nos adversaires ne purent venir à bout de notre résistance, ce fut beaucoup parce qu'eux aussi ignoraient la puissance que donne la mer et ne surent pas s'en servir. La grande politique navale n'était pas encore formée : elle allait naître à cette époque même de la découverte des mondes nouveaux et des conflits auxquels ils donnèrent lieu. Le plus grand malheur de la France fut peut-être de ne pas avoir été en état d'y jouer le rôle qui aurait dû être le sien.

CHAPITRE IV

LES GRANDES DÉCOUVERTES; LES PREMIERS EMPIRES COLONIAUX.

I. Causes des Grandes Découvertes.

La fin du XV^e^ siècle a été marquée par un des plus grands événements de l'histoire : la reconnaissance des routes conduisant aux Indes, Orientales et Occidentales, en créant des relations régulières entre des pays et des peuples séparés de toute éternité, a bouleversé les conditions de la vie humaine et donné l'univers comme cadre à l'évolution d'une société jusque-là confinée dans la région méditerranéenne. Cette révolution a été rendue possible par les progrès de la navigation ; les circonstances historiques l'ont alors hâtée et accomplie.

La Navigation hauturière. — Nous avons vu quels progrès avait réalisés au Moyen Age l'art des constructions navales; au terme de cette transformation, on se trouva disposer de bâtiments capables de braver la tempête et de tenir la mer longtemps, donc de s'éloigner des côtes. Pour que la navigation au large devint possible, il suffisait dès lors que l'on pût savoir où l'on était, où l'on allait, sans avoir besoin de points de repère terrestres.

Un premier pas fut fait par l'invention de la **boussole**; connues depuis longtemps, les propriétés de la pierre d'aimant, de la « *marinette* », furent utilisées dès le XIII^e^ siècle pour fournir l'indication d'une direction fixe aux navigateurs; quand on imagina de rendre l'aiguille aimantée mobile sur un pivot au lieu de la fixer sur un flotteur grossier, comme auparavant, et de lui

adjoindre une **rose des vents**, on eut la boussole, dont les Italiens se servaient dès le commencement du XIV^e^ siècle; le **Compas**, comme on l'appela dans le Ponant, ne devint d'un usage général qu'au cours du XV^e^ siècle.

Cet instrument permettait de se diriger sans voir les côtes, même en plein jour, avec une tout autre précision que l'observation de l'étoile polaire et des astres, seul procédé d'orientation connu jusque-là. Les **cartes marines** se multiplièrent et devinrent d'usage courant; simples suites de croquis orientés, elles ne donnaient encore qu'une reproduction fort imparfaite des terres et des mers; celles des géographes, d'autre part, ne pouvaient être d'aucun secours aux marins pour tracer leur route, en raison des déformations systématiques qu'elles faisaient subir au tracé; mais quand **Gérard Kaufmann** de Ruppelmonde eut inventé le système de représentation de la surface terrestre qui a gardé son nom (**Mercator**), en 1569, les navigateurs eurent des cartes sur lesquelles ils purent tracer à l'avance leur route, figurée par une ligne droite : la navigation devint d'une précision mathématique.

Pour connaître la position du navire, on fit appel à l'astronomie; on détermina la **latitude** en prenant la **hauteur du pôle** (considérée comme identique à celle de l'étoile polaire) au-dessus de l'horizon (d'où le nom de **navigation hauturière**); on se servit pour cela de l'**anneau astronomique**, puis de l'**astrolabe**, instrument consistant en une règle de visée munie de pinules (alidade), mobile sur un demi-cercle vertical gradué, en bois puis en laiton; par la suite, on inventa d'autres appareils, dérivés de l'astrolabe, mais plus commodes, l'**Arbalète** ou **bâton de Jacob**, le **quadrant**, le **quart de nonante**, etc... Les erreurs restaient considérables : Colomb en fit souvent de 5 degrés et plus! Le progrès n'en était pas moins immense.

Quand on eut atteint l'hémisphère austral, on substitua à l'observation de la polaire la mesure de la hauteur du soleil à midi : on put en déduire la hauteur du pôle, à l'aide de tables donnant pour chaque jour la distance du soleil au plan équinoxial : **Jean de Kœnigsberg** (**Regiomontanus**) publia des tables de ce genre, en 1473.

La détermination de la **longitude** resta toujours beaucoup plus délicate; les procédés astronomiques, fondés sur l'observation des occultations des étoiles ou sur celle des satellites de Jupiter, la méthode des distances lunaires prônée par Américo Vespuce ne purent être d'aucune utilité pratique : jusqu'à l'invention des **montres marines**, il fallut se contenter, pour connaître la position du navire, de **l'estime**; comme on n'eut de **loch** sérieux qu'au XVIII[e] siècle, on appréciait le sillage en regardant l'eau filer le long du bord; aussi, malgré l'habileté de gens comme Colomb, qui se vantait de ne jamais se tromper d'un dixième de nœud, les erreurs étaient fréquentes : quand Magellan arriva aux Philippines, il se croyait à 196°, et il était à 218°, à l'*Ouest des Canaries!*

En dépit de ces incertitudes, l'emploi des nouvelles méthodes permit de donner à notre connaissance du globe un caractère de précision scientifique tout nouveau : les résultats des travaux des astronomes et des voyageurs, coordonnés par les **cosmographes**, comme on disait alors, rendirent possibles, courantes les navigations lointaines.

Motifs qui inspirèrent les expéditions. — Depuis longtemps déjà, les courses au large avaient commencé. Les raisons de cette audace furent multiples : malgré la constitution dans l'Europe Occidentale de grands états pacifiés et organisés, l'**Esprit d'Aventures**, généreuse tradition du Moyen Age, survivait chez les gens de la Renaissance; cette surabondance d'activité dut s'employer au dehors, et il en résulta la formation d'une véritable **chevalerie de l'Océan** à qui ne manquèrent ni les exploits brillants, ni l'admiration des foules, ni la sympathie de l'Église, qui avaient fait la fortune de la chevalerie militaire. Parmi les sentiments qui animèrent les aventuriers, il faut en effet mettre en première ligne la **foi religieuse**, encore assez vive à cette époque pour inspirer des croisades sinon pour les faire aboutir : on alla à la conquête des terres nouvelles comme on était allé en Terre Sainte, pour glorifier le nom du Christ, pour convertir les indigènes, et certains conquistadores poussèrent l'enthousiasme chrétien jusqu'au mysticisme, presque tous l'esprit de propagande jusqu'au

fanatisme et à la férocité; le patriotisme, l'amour de l'humanité, le desir de la gloire doivent encore être comptés, au moins pour certains, parmi les sentiments qui contribuèrent à déchaîner cette ardeur de voyages.

Le rôle des **causes économiques** fut essentiel : l'importance antique du **Commerce des Indes** avait encore grandi au Moyen Age par la place que tenaient **épices** et **drogues** dans l'alimentation et dans la médecine. Les Génois et les Vénitiens allaient chercher ces denrées les uns dans les ports de la Mer Noire où elles arrivaient par caravanes, les autres en Égypte ou en Syrie où les Arabes les apportaient par la Mer Rouge et le golfe Persique; l'intensité de ce trafic fut telle que **Caffa** en Crimée compta autant d'habitants que Constantinople. L'existence, de la Volga au Pacifique, d'un empire indifférent aux querelles religieuses, celui des **Mongols**, rendait ces communications fréquentes, ainsi qu'en témoignent les écrits de nombreux voyageurs; le plus célèbre, **Marco Polo**, séjourna au Cathay (en Chine) de 1271 à 1295. Mais au XIV^e^ siècle la dislocation de la puissance mongole et l'avènement des **Mings** en Chine (1368) fermèrent ce pays aux Occidentaux; puis la victoire des **Turcs Ottomans** sur les chrétiens de Byzance et les musulmans tolérants d'Égypte et de Bagdad vint interdire pour un siècle les ports du Levant au commerce européen. On chercha d'autres routes, et, chemin faisant, on rencontra des richesses nouvelles qui déchaînèrent l'avidité des particuliers et des gouvernements; les progrès des sciences et des arts, les transformations sociales avaient démesurément accru les besoins et les appétits; cette passion de la richesse fut vite une fureur, une folie : des milliers d'hommes se précipitèrent au delà des Océans, à la conquête de la fortune, et les plus avisés des politiques employèrent toutes les ressources de leurs pays à la découverte et à la prise de possession des mondes nouveaux.

Enfin ces découvertes merveilleuses frappèrent l'imagination et excitèrent la curiosité, au moment même où la **Renaissance** des études ranimait le goût de savoir et de comprendre, et l'**Esprit d'investigation scientifique** ne fut pas sans inspirer quelques voyageurs.

Amour des aventures, foi religieuse, passion du gain, curiosité scientifique, tels furent les mobiles qui lancèrent les hommes du XV^e^ et du XVI^e^ siècle à la recherche des terres inconnues. C'est ce que nous montrera l'histoire des deux grands peuples navigateurs de cette époque, les Portugais et les Espagnols.

II. Découvertes des Portugais.

Ni la nature de ses côtes, ni sa position géographique ne destinaient fatalement le Portugal à devenir une grande puissance maritime, et ce ne fut, pendant tout le Moyen Age, qu'un petit état dans un petit pays ; mais, arrêté dans son expansion par le voisinage des royaumes espagnols, il dut employer au delà des mers son activité de peuple jeune : poursuivant en Afrique la lutte contre les infidèles, il s'évertua cent cinquante ans (1415-1578) à faire la **conquête du Maroc**, et les voyages d'exploration ne furent, au début, qu'une forme de la lutte contre les Maures.

L'œuvre de Henri le Navigateur. — Un homme d'intelligence et de volonté, l'infant **don Enrique, duc de Viseu**, leur donna l'impulsion première. Grand-maître de l'ordre du Christ et gouverneur de l'Algarve à vingt ans, il s'installa à Sagres auprès du cap Saint-Vincent (1415) ; il n'y constitua ni académie, ni collège de marine et, hors le cartographe **Jayme de Majorque**, aucun savant ne séjourna près de lui; mais, animé d'une curiosité toute moderne, et disposant de moyens d'information très complets, il envoya le long des côtes d'Afrique des voyageurs auxquels il fournit les ressources nécessaires pour réussir, en même temps qu'il leur remettait des instructions systématiques et les réconfortait contre les difficultés réelles et les dangers imaginaires. Le but qu'il poursuivait n'apparaît pas clairement : au début, il ne cherchait qu'à nuire aux Maures ; plus tard il songea à exploiter les richesses des régions tropicales, à trouver la route de l'Inde par le Sud de l'Afrique, à entrer en relations avec le royaume mystérieux du **Prêtre Jean** [1] ; mais, toujours, et

1. Le *Prêtre Jean* était un roi chrétien qui avait réussi avec son peuple à maintenir

c'est là son caractère original, il voulut par-dessus tout **savoir**.

Il s'agissait, d'abord, de doubler le **Cap Bojador**, par 26° N.; les italiens **Doria** et **Vivaldi** (1281-1291), le majorcain **Jac Ferrer** (1346) l'avaient déjà fait, mais on l'avait oublié. Les Portugais, pour y réussir, s'élevèrent au large, et rencontrèrent **Madère** (1418-1419), puis les **Açores** (1432-1449), îles inhabitées, déjà portées sur d'anciennes cartes, qu'ils colonisèrent. En 1433 seulement, **Gil Eannez** doubla le fameux cap. On alla plus avant et, en 1445-1447, la découverte du **Cap Vert** ruina la légende d'une *zone torride*, impropre à la végétation et à la vie : pour en arriver là, il avait fallu armer 51 caravelles! Quand le prince mourut (1463), on était au **Rio Grande**, par 12° N., et on avait reconnu 1.700 lieues de côtes. On commençait à faire dans ces régions un certain commerce d'or, de plumes, d'**esclaves**.

Le Cap de Bonne-Espérance et la Route des Indes. — Un temps d'arrêt suivit, qu'expliquent des troubles intérieurs, la déception de voir la côte tourner au sud au fond du golfe de Guinée, les difficultés de la navigation dans l'hémisphère austral. Mais le roi Jean II, créé **Seigneur de la Guinée** par une bulle du pape, reprit l'œuvre avec une ardeur nouvelle : une junte de savants, qui compta dans ses rangs des mathématiciens juifs et l'Allemand **Martin Behaim**, enseigna aux capitaines portugais les nouvelles méthodes de navigation, et les voyages d'exploration recommencèrent. Dès ce moment on cherchait bien la route de l'Inde par le sud de l'Afrique [1].

sa foi et son indépendance au milieu des infidèles, et qui attendait, loin vers l'Orient, dans un pays inconnu, le moment où ses frères d'Europe viendraient à son secours. Quelqu'une des communautés chrétiennes de l'Asie Centrale, qui comptèrent parmi leurs fidèles des princes mongols, a sans doute donné naissance à cette légende. Quand les Portugais eurent rencontré en Abyssinie un empire chrétien, ils s'imaginèrent avoir trouvé le royaume du Prêtre Jean.

1. Dès l'antiquité la possibilité de contourner l'Afrique par le Sud avait été démontrée par des Phéniciens à la solde du pharaon Nechao. Une tradition s'en était conservée que nous connaissons par de nombreuses cartes où figure cette extrémité méridionale du continent (*Cabo de Diab*). Les Arabes de l'Afrique orientale avaient aussi tenté cette navigation en sens inverse, mais ils avaient été arrêtés par les courants de la côte de Mozambique (*Cabo dè Corrientes*).

Diego Cão (1482-1485) alla jusqu'à 12° 9' S., plantant à chaque relâche des piliers de pierre armoriés (padrãos), en signe de prise de possession; l'embouchure du Zaire (Congo), qu'il avait tenté de remonter, était maintenant dépassée, et l'empire portugais s'étendait jusqu'à ce qu'on nomme Walfish Bay. En 1587, **Barthélemy Diaz**, prenant le large pour échapper à l'influence retardatrice des courants de Benguela, doubla le **Cap de Bonne-Espérance**, qu'une tradition fait nommer d'abord **Cap des Tempêtes**, et reconnut qu'au delà la côte remontait au Nord. Peu après, **Covilham** et **Paiva**, parvenus à l'Océan Indien par la Méditerranée et l'Égypte, fournissaient des renseignements sur la navigation de la côte d'Afrique au Malabar, que les Arabes pratiquaient avec succès en utilisant les moussons (1481-1490). Il ne restait qu'à relier ces deux itinéraires.

Le voyage de Colomb et la crainte de la concurrence espagnole stimulèrent l'activité des Portugais : avec trois vaisseaux et 160 hommes, **Vasco da Gama** partit de Lisbonne le 7 juin 1497; il arriva à la fin de l'année à la côte orientale d'Afrique, où il prit terre, au **Natal**, le 25 décembre, et, malgré les embûches des Arabes, la longea jusqu'à **Melinde** (18 avril 1498); un pilote parsi du Guzerat, Malemo Canaco, le conduisit alors, en vingt-trois jours, à **Calicut** (20 mai), où il séjourna quatre mois et entra en relations avec les indigènes; le retour fut difficile et meurtrier; en août 1499, il était à Lisbonne avec deux de ses navires.

Les Portugais connaissaient maintenant la route des Indes; ils ne tardèrent pas à faire d'autres découvertes : **Pedro Alvarez Cabral**, s'élevant au large pour éviter les calmes et les courants contraires, arriva par hasard à la **Terre de Santa Cruz** (Brésil) en 1500; la même année, **Cortereal** alla reconnaître Terre-Neuve (un premier voyage en 1463 semble une fable) et crut avoir trouvé là, par le détroit d'**Anian**, une autre voie vers les Indes.

Les découvertes des Portugais valaient celles des Espagnols; pour éviter tout conflit, une bulle d'Alexandre VI (1493) et le traité de **Tordesillas** (1494) fixèrent pour limite de leurs domaines respectifs une **ligne de marcation** située à 370 lieues à l'Ouest des Açores (48° W.).

Conquêtes des Portugais. — Aux Portugais les pays de l'Est, les **Indes Orientales.** Leur roi, **Emmanuel le Fortuné**, prit le titre de **maître de la navigation ainsi que du commerce de l'Arabie, de la Perse et de l'Inde.** Le Portugal, en effet, ne chercha pas à dominer cette moitié du monde, mais à s'enrichir en l'exploitant, à s'y réserver le monopole du trafic, du trafic des **épices** (poivre, cannelle, gingembre, muscade, girofle, etc...) principalement, encore qu'il n'ait dédaigné ni l'or du **Monomotapa**, ni les diamants de **Golconde.**

C'était léser gravement les intérêts de ceux qui auparavant faisaient ce commerce, Vénitiens, Arabes, Turcs; les premiers proposèrent une entente, puis essayèrent de lutter, en s'ouvrant une route nouvelle par un traité avec la Perse, voire par le percement de l'isthme de Suez; les autres firent une rude guerre aux Portugais et soulevèrent contre eux tous les princes de l'Inde. Déjà Gama, pendant ses deux voyages, et Cabral avaient dû négocier à coups de canons; leurs successeurs eurent à lutter contre de véritables flottes parties de Mascate, d'Aden, de Suez.

Le premier vice-roi, d'**Almeida** (1505-1509), aurait voulu réduire au minimum l'effort militaire, se borner à assurer la défense du monopole en étant maître du large : tout au plus admettait-il que l'on occupât quelques escales, quelques points de ravitaillement; il dut pourtant construire des forteresses et guerroyer à terre. **Alphonse d'Albuquerque** (1509-1515) élimina les Arabes des mers de l'Inde, dont il occupa fortement les issues, Ormuzd, Socotora, Malacca; puis il imposa la suzeraineté portugaise à la côte de Malabar et fonda **Goa**, « la dorée ».

De nouvelles découvertes agrandissaient encore le domaine dévolu à l'activité portugaise : **Sainte-Hélène, l'Ascension, Tristão da Cunha** jalonnaient une route de mer sûre, passant au large des côtes d'Afrique; **Pereira** et **Soarez** prenaient terre à **Madagascar** (1507), **Serrao** et **d'Abreu**, par **Java** et les îles de la Sonde, atteignaient les **Moluques**, les îles à épices (1511); en 1517 on arrivait à **Canton**, en 1542 au **Japon**; d'autres voyages conduisirent plus loin encore, à la **Nouvelle-Guinée**, peut-être en **Australie**; mais ces

découvertes ne présentaient pas d'intérêt commercial : on les oublia.

L'Empire Portugais. — Ce que les Portugais demandaient à leurs possessions d'outre-mer, c'était de leur rapporter de gros profits : ils ne fondèrent guère que des établissements de commerce, des **comptoirs**; en Chine ils n'eurent un territoire à eux, **Macao**, qu'en 1558; pour assurer les communications de ces établissements avec la métropole, une longue suite de points de ravitaillement et de refuge jalonna toutes les côtes de l'Afrique et de l'Asie méridionale, mais sans que l'on fondât nulle part de colonie véritable : au Malabar seulement, les circonstances conduisirent à créer un empire continental, dont la conquête fit la gloire de **Jean de Castro** (1545-1548) et de d'**Ataïde** (1568-1571). En revanche ils firent partout impitoyablement respecter leur monopole commercial : seuls ils eurent le droit d'envoyer des flottes aux Indes, d'où elles revenaient chargées de denrées exotiques que l'Europe dut venir chercher à Lisbonne et payer au poids de l'or. La richesse de ce petit pays, de son roi surtout qui s'était réservé sur le commerce des droits exorbitants, fut un instant prodigieuse.

Mais ce long cordon de places isolées était faible et mal défendu; — mais l'administration était détestable, confiée comme elle était à des vice-rois nommés pour trois ans, qui passaient leur proconsulat à piller; — mais les indigènes détestaient ce gouvernement tyrannique et, de plus, intolérant; — mais surtout cette fortune subite était trop grande pour une nation peu nombreuse, qui ne sut ni la défendre, ni même l'exploiter, qui sacrifia tout aux intérêts du trésor et ne fit rien pour encourager les initiatives particulières : la richesse passa bientôt à ceux qui venaient prendre à Lisbonne les denrées de l'Inde pour les distribuer dans le reste du monde; las de payer un impôt si lourd à qui n'avait que le droit du premier occupant, sans forces pour le faire respecter, ils finirent par se résoudre à aller eux-mêmes les chercher dans leur pays d'origine et à y remplacer, de force, les héritiers des découvreurs.

III. Les Espagnols.

L'Espagne a des côtes étendues et des ports nombreux : dès le Moyen Age l'activité maritime y était grande, en Biscaye, en Andalousie, en Catalogne ; toutefois son évolution la conduisait plutôt à devenir une puissance méditerranéenne : ce fut à une cause contingente, à l'entrée à son service d'un aventurier de génie, qu'elle dut l'essor prodigieux de son commerce et de ses colonies au delà de l'Atlantique.

Christophe Colomb était né à Gênes, probablement entre 1446 et 1451 ; d'une famille d'artisans, il ne put recevoir dans son enfance qu'une instruction rudimentaire. Vers 1473, il quitta sa patrie et vint se fixer en Portugal ; il avait alors embrassé la profession de marin et navigua longtemps, allant jusqu'à Chio, en Guinée, en Irlande, aux Féroé, aux Açores, où peut-être il se maria. Il gagna aussi quelque temps sa vie à dessiner des cartes de géographie. La lecture de l'**Imago mundi**, du cardinal français **Pierre d'Ailly**, ouvrage publié en 1410 (mais imprimé seulement en 1490), semble avoir éveillé en lui, vers 1480, sa grande idée, celle de la possibilité d'**aller aux Indes par l'Ouest** ; une correspondance avec le cosmographe florentin **Toscanelli** ayant affermi sa conviction, il sollicita du gouvernement portugais les moyens de vérifier cette théorie ; on l'éconduisit en essayant de lui voler son idée et il passa en Espagne où il ne fut d'abord pas plus heureux (rien ne prouve qu'il se soit adressé à l'Angleterre, à la France, à Venise, ni même à Gênes) : une commission de savants réunie à Salamanque (1487) contesta ses conclusions en vertu d'arguments d'école tirés surtout de saint Augustin, mais il avait de nombreux amis dans l'entourage de la reine et dans le monde franciscain ; les nécessités de la guerre de Grenade, il est vrai, firent négliger ses propositions et il connut alors quelques mois d'affreuse misère ; cependant ses protecteurs finirent par l'emporter et la convention de **Santa Fé**

(19 avril 1492) mit à sa disposition les ressources qu'il demandait : Isabelle (Ferdinand refusa d'engager la couronne d'Aragon dans l'affaire) donna trente mille francs et la protection du pavillon castillan; le reste, quatre-vingt mille francs environ, et trois navires (une nef et deux caravelles, la *Santa Maria*, la *Pinta* et la *Niña*) dont le plus gros déplaçait 233 tonneaux, furent fournis par Colomb et divers particuliers. Colomb avait stipulé pour lui des avantages presque souverains : il devait être Amiral de la Mer Océane, vice-roi héréditaire des Indes, avoir la dîme de tout le produit des pays découverts, etc...

Colomb, acceptant une idée généralement admise par les savants de son temps, croyait à la sphéricité de la terre et en concluait à la possibilité d'arriver, en faisant route à l'Ouest, aux pays que les Portugais cherchaient à atteindre en contournant l'Afrique par le Sud; il y croyait d'autant plus qu'il se représentait le monde d'après les cartes d'**Agathodémon**, jointes à la géographie de **Ptolémée**, qu'une édition imprimée venait de faire connaître au grand public; or les géographes anciens, par suite d'erreurs dans l'appréciation des longitudes, avaient démesurément allongé l'ancien continent d'Est en Ouest, en même temps qu'ils faisaient la terre beaucoup plus petite qu'elle n'est, par une interprétation erronée des quelques mesures du globe auxquelles les anciens et les Arabes avaient tenté de procéder : Ptolémée faisait occuper à la Méditerranée, d'Est en Ouest, 62° au lieu de 42° 32', soit une erreur de 300 lieues. La confusion était devenue inouïe quand on avait eu l'idée singulière de porter les contrées décrites par Marco Polo et ses contemporains à la suite, à l'Est, du monde connu des anciens : la distance des Canaries au Cathay (Chine) se trouvait réduite à 90° et 1.100 lieues, au lieu de 200° et 3.000 lieues! C'est cette erreur qui a rendu possibles les découvertes de Colomb, car celui-ci n'a jamais connu les voyages d'Amérique antérieurs aux siens (l'établissement d'une colonie scandinave au *Vinland* [Rhode-Island ou Nouvelle-Écosse] du x^e^ au xiv^e^ siècle, par exemple, fait aujourd'hui généralement admis). Loin d'avoir été inspiré par des renseignements secrets sur le continent américain, comme on a prétendu, Colomb

a toujours ignoré qu'il avait abordé dans un nouveau monde et s'est obstiné à croire qu'il était arrivé aux Indes (d'où le nom d'**Indes Occidentales** donné à l'Amérique) : en 1494, il se croyait à moins de cent lieues de la capitale du Cathay ! Son mérite, qui reste immense, est d'avoir appliqué ses théories jusqu'au bout, sans reculer comme avaient fait ceux qui avant lui avaient tenté de faire route à l'Ouest de l'Europe (M. Harrisse n'a pas relevé moins de vingt et un voyages de ce genre entre 1431 et 1492).

Ce courage lui fut inspiré par un sentiment religieux poussé jusqu'à l'exaltation : il comptait employer l'argent des Indes à la délivrance de la Terre Sainte, qui, bien plus que ses découvertes, devait faire la gloire de sa vie ; dans ses dernières années, il allait toujours vêtu presque comme un franciscain, avait des visions, se répandait en élucubrations mystiques et en prophéties : il croyait alors que Dieu avait voulu ses découvertes afin que l'évangile fût prêché sur la terre entière avant la fin du monde (qu'il annonçait pour le 15 septembre 1656) ; telle fut sa piété que l'Église catholique a pu songer à le mettre au nombre de ses saints. Il n'était d'ailleurs pas désintéressé, faisant grand cas de l'or « qui est chose « excellente car il permet d'accomplir de grandes choses, même « d'envoyer des âmes en Paradis » ; très âpre à défendre ses droits et ses intérêts, il était d'un caractère hautain et dur, et ne se montra pas toujours humain avec les indigènes. Mais par sa volonté, par la noblesse de ses sentiments, par la grandeur de l'œuvre accomplie, comme aussi par la façon très moderne et scientifique dont il comprenait l'observation et l'interprétation des phénomènes de la nature, il s'éleva fort au-dessus de tous les hommes de son temps ; enfin et surtout, son œuvre ne fut possible que parce qu'il n'était pas un simple théoricien, mais aussi un marin, et sans doute le plus grand qui ait jamais existé. Quand on réfléchit que, pendant des années, il navigua dans des mers dont on ne connaissait même pas l'existence avant lui, et qui passent encore aujourd'hui pour périlleuses, qu'il ne disposait que de bâtiments imparfaits, aux équipages insuffisants, parfois incapables de manœuvrer, et que de sa personne il ne perdit jamais un navire, on reste confondu d'admiration.

Les Quatre Voyages de Colomb. — Parti de **Palos de Moguer** (Andalousie) le 3 août 1492, et des Canaries le 9 septembre, il fit route à l'Ouest; certains incidents (découverte de la déviation de l'aiguille aimantée, le 13 septembre, traversée de la mer des Sargasses, etc...) inquiétèrent les équipages, mais la légende a fort exagéré l'importance de ce mécontentement; le 12 octobre, on rencontra la terre : c'était une des **Iles Lucayes, Guanahani,** que l'on nomma **San Salvador** (on ignore à laquelle des nombreuses îles de l'archipel des Bahamas il faut identifier cette terre). Toujours à la recherche de Zipangu (le Japon), Colomb crut le trouver à **Cuba** et à **Haïti**, qu'il baptisa **Hispaniola**. Après avoir installé quelques hommes dans cette dernière île, il fit route sur l'Europe; favorisé à l'aller par les alizés qui l'avaient constamment poussé vers l'Ouest, il ne le fut pas moins au retour, grâce à l'idée qu'il eut de remonter vers le Nord, où le courant Nord-Équatorial le porta doucement jusque dans les parages des Açores : parti de Haïti le 16 janvier 1493, il était à Lisbonne le 5 mars, à Palos le 15.

Les nouvelles rapportées, l'or que l'on avait trouvé, surtout, excitèrent un grand enthousiasme et ce fut à la tête d'une véritable flotte que Colomb repartit le 25 septembre 1493. Faisant route plus au Sud que la première fois, il découvrit la **Dominique**, la **Guadeloupe**, la plupart des **Petites Antilles**, les **Iles Vierges, Porto-Rico**; il devait encore reconnaître pendant ce voyage la côte méridionale de **Cuba** et la **Jamaïque**. Mais la grande affaire fut l'organisation d'une colonie à **Hispaniola**; mauvais administrateur, impopulaire en sa qualité d'étranger, Colomb y réussit assez mal; l'envoi d'un enquêteur, **Juan de Aguado** (octobre 1495), l'exaspéra et il revint en Espagne (juin 1496) pour défendre son administration; il y fut reçu froidement, les souverains commençant à regretter les droits exorbitants qu'ils lui avaient concédés et Isabelle étant indignée de sa cruauté envers les indigènes.

Reparti pour un troisième voyage le 30 mai 1498, il fit route encore plus au Sud que les deux premières fois, ne quittant les eaux de l'ancien continent qu'à la hauteur du Cap Vert. C'est ainsi qu'il découvrit l'**île de la Trinité** et longea la côte des Perles

(**Vénézuela**), à partir de l'Orénoque, qu'il prit pour un des fleuves du Paradis terrestre. Mais les désordres continuaient à Hispaniola; les ennemis de l'amiral en profitèrent pour le perdre à la cour et le commissaire royal **Bobadilla**, outrepassant d'ailleurs ses instructions, l'arrêta et l'envoya, chargé de fers, en Espagne (6 octobre 1500).

Les plaintes de Colomb obtinrent en partie justice, mais on ne lui rendit pas le gouvernement de la colonie. Dans un quatrième voyage il découvrit la **Martinique**, et visita les côtes de l'Amérique Centrale, du cap Gracias a Dios (Honduras) à Porto Bello (Colombie); n'ayant pas réussi à y trouver un passage vers le Cathay, il essaya de fonder une colonie à Veragua dans la Colombie actuelle) et éprouva un échec complet. Il revint alors en Espagne, où il mourut à Valladolid le 20 mai 1506, non pas misérable comme on a raconté, mais aigri et désespéré. On combla d'honneurs sa mémoire; cependant ses descendants ne recouvrèrent qu'une partie des privilèges et des richesses qui lui avaient été promis.

Achèvement de l'exploration de l'Amérique. — Les découvertes avaient continué : **Rodrigo de Bastidas**, **Juan de la Cosa**, **Alonso de Ojeda** avaient, du vivant même de Colomb, reconnu les côtes méridionales de la Mer des Antilles, les **Pinzon** celles du Brésil, reliant ainsi les découvertes des Espagnols et celles des Portugais; en 1503, **Vasco Nunez de Balboa**, parti de Veragua, atteignit le Pacifique. **Ponce de Leon** explora la **Floride** (1512), **Cortez** et ses compagnons, le **Mexique** jusqu'à la Californie (1519-1536), **Alvarado**, l'Amérique Centrale (1523), les Pizarre, le Pérou (1524-1541). **Pedro de Valdivia** et **Garcia Hurtado** le Chili jusqu'à Chiloé (1540-1556), **Orellana** descendit le **Fleuve des Amazones** (1541); puis les Anglais et les Français reconnurent les côtes de l'Amérique du Nord, faisant concurrence aux Espagnols comme **Estevan Gomez** (1524) et aux Portugais comme **Cortereal** (1500). On savait maintenant que l'on n'avait pas atteint l'Asie, mais un continent nouveau, auquel le géographe **Waldseemüller Hylacomylus** de Saint-Dié, proposa en 1507 de donner le **nom d'Amérique**; c'étaient en effet les lettres

de l'italien Vespucci qui avaient fait connaître à l'Europe savante l'importance de ces découvertes, la lettre de Colomb imprimée en 1494 ayant passé inaperçue et l'Espagne ayant ensuite donné tous ses soins à garder secrets les résultats des voyages d'exploration.

Magellan et la circumnavigation du globe. — Il restait à exécuter le plan primitif de Colomb, à gagner les Indes orientales en faisant le tour du monde; l'inexistence d'un bras de mer à Panama ayant été constatée, on chercha à contourner le continent par le Sud; **Diaz de Solis** n'ayant pas trouvé de détroit au **Rio de la Plata** (1512-1516), le Portugais au service de l'Espagne **Fernão Magalhaens** le chercha plus au Sud, peut-être sur la foi de quelques voyageurs clandestins; après un hivernage terrible au havre Saint-Julien (49°30′ S.), il s'engagea, malgré les répugnances de ses compagnons, le 24 octobre 1520, dans un passage qu'il découvrit au Nord de la **Terre de Feu**, et le franchit en 33 jours. Poussé par l'alizé du Sud, il fit route à travers l'Océan Pacifique sans rencontrer de terre, et arriva le 6 mars 1521 aux **îles des Larrons** (Mariannes), puis il atteignit les **Philippines** où il fut tué; le pilote **Sébastien del Cano**, après avoir touché aux **Moluques**, ramena en Europe les débris de l'expédition, un navire sur cinq (la *Vittoria*), 21 hommes sur 265. C'est le premier en date des voyages autour du monde (6 septembre 1522).

L'intérêt en fut surtout scientifique : Charles-Quint ne prétendit pas disputer aux Portugais le commerce des épices, et par une convention de 1529, consentit à ce qu'une **ligne de démarcation** (le méridien 132° E.) complétât la séparation que l'on avait tracée dans l'autre hémisphère entre les domaines des deux couronnes; les Philippines même, que cet arrangement laissait à l'Espagne, restèrent longtemps dans un isolement complet; il fallut que le moine **Urdaneta** (1568) montrât comment, en remontant jusqu'aux côtes du Japon, on pouvait échapper à la désastreuse influence des alizés et revenir des Philippines au Mexique pour que cet archipel fût définitivement rattaché au monde civilisé; même alors, comme on ne voyait rien à tirer de ces terres sans mines

et sans cultures, on les dédaigna; les Espagnols n'y restèrent que dans l'intérêt de la foi catholique.

Quant au tour du monde, on essaya bien de le recommencer; mais **Garcia de Loaysa** et **Del Cano**, à peine au sortir du détroit, tombèrent dans la région des grands frais d'Ouest qui, par un véritable miracle, avaient épargné Magellan et ne purent arriver jusqu'à la latitude des alizés; leur expédition (1525-1526) se termina par un désastre, et comme elle ne présentait aucun intérêt économique, on ne la recommença pas : il fallut attendre le voyage de **Drake** (1580) pour voir s'accomplir une seconde circumnavigation du globe.

Il y eut encore quelques explorations, comme celles de **Mendana** (1567-1595) et de **Quiros** (1606), qui découvrirent un grand nombre d'îles du Pacifique et cherchèrent à intéresser le gouvernement espagnol à leurs travaux en vantant les richesses qu'ils y avaient rencontrées (Terre australe du Saint-Esprit, archipel Salomon, etc...), ou comme celles de **Viscaino** (1596) qui longea la côte Ouest de l'Amérique; mais le temps de l'enthousiasme était passé : sur terre même les exploits des découvreurs s'arrêtèrent après les courses de **Vasquez de Coronado** à la recherche du pays de Cibola, à travers le Nouveau Mexique (1541-1542), et celles de **Hernandez de Soto** (1539-1543) qui parcourut tout le bassin du Mississipi sans y rencontrer de mines. Toutes les forces d'expansion de l'Espagne étaient maintenant employées à exploiter les richesses des pays découverts.

Les Colonies Espagnoles. — Dès son premier voyage, Colomb avait fondé à Hispaniola une colonie, aussitôt détruite et rétablie, que l'on nomma bientôt **Santo Domingo**; d'autres établissements ne tardèrent pas à se créer à **Cuba** (1511), dans les **Petites Antilles**, à la **Jamaïque**, à **Panama** (1513). Le continent résista plus longtemps et à la **Nouvelle-Andalousie** (Colombie), à la **Castille d'Or** (Vénézuela) les envahisseurs furent plus d'une fois repoussés; mais, de 1519 à 1530, Cortez détruisit l'empire des **Aztèques** et fit la conquête du **Mexique**, tandis que son lieutenant **Alvarado** soumettait l'Amérique Centrale; de 1532 à 1541, les **Pizarre** subjuguèrent les popu-

lations **quichuas** du Pérou, jusque-là gouvernées par les Incas; d'autres **conquistadores** établirent la domination espagnole dans la **Nouvelle-Grenade**, à la **Plata**, au **Chili**; la conquête de la **Floride** 1564, celle du **Nouveau-Mexique** 1580 achevèrent la constitution de cet immense empire. Enfin les expéditions de **Villalobos** 1542 et de **Legaspi** 1564 donnèrent à l'Espagne les **Carolines** et les **Philippines**.

L'exploitation. — Ces pays ne pouvaient fournir les éléments d'un commerce comparable à celui des Portugais dans les Indes Orientales; mais leur sous-sol renfermait *l'or* et *l'argent* en abondance; cela suffit pour faire de l'Amérique la plus désirable des possessions.

Il fallut d'abord s'assurer la possession de ces trésors, et achever la conquête du pays, puis les exploiter. Les conquérants se refusant à tout labeur manuel, on eut recours à la main-d'œuvre indigène. On le fit avec une brutalité inouïe, en contraignant au travail les Indiens que l'on **répartissait** entre les concessionnaires (système des *repartimientos*). La race américaine, faible et chétive, ne pouvait résister à ce dur régime, aggravé encore par la férocité des Espagnols que les bonnes intentions du gouvernement étaient impuissantes à réprimer : la population d'Haïti tomba d'un million à 19.000 habitants de 1492 à 1509, dix millions d'hommes moururent de mauvais traitements en cinquante ans, et la race caraïbe a disparu des Antilles. La généreuse intervention de **Las Casas** empêcha du moins la destruction des Indiens de la **Terre Ferme**; mais pour suppléer aux bras dont ils ne pouvaient plus abuser, les Européens eurent recours à la **Traite des Nègres**, qui commença en 1509 et qui fut officiellement organisée dès 1517.

Conséquences des Grandes Découvertes. — On obtint ainsi des mines un rendement extraordinaire : la production des métaux précieux, qui était au maximum de 30 millions par an pendant la première décade du XVI^e^ siècle, était quadruplée vers 1610; la quantité d'or et d'argent circulant en Europe tripla en un siècle, passant de 1.250 à 3.300 millions, d'après les évaluations les plus modestes.

Or il se trouva que le Moyen Age souffrait d'une véritable disette de métaux précieux : les vieilles mines, à peu près épuisées, suffisaient à peine à remplacer ce qui sortait chaque année de la circulation, par l'usure des monnaies, par l'habitude d'immobiliser la richesse sous la forme de trésors et de pièces d'orfèvrerie, par les besoins du commerce avec l'Orient, qui ne prenait aucune de nos marchandises en échange des siennes. Aussi, la monnaie étant rare, le prix de toutes choses s'était-il maintenu relativement bas. Cet afflux subit de métaux précieux bouleversa tout d'un coup les conditions de la vie, la valeur des denrées augmenta dans des proportions inouïes; l'hectolitre de blé qui coûtait 3 francs en 1500, en coûta 9 en 1600, et Du Halgan put écrire en 1574 : « Les vivres sont aujourd'hui douze ou quinze fois « plus cher qu'il y a soixante ans; on ne fait pas plus pour six « mille écus qu'on ne faisait lors pour mille, car ce qui coûtait « lors un écu en coûte aujourd'hui six, huit, dix ou douze. »

Les salaires augmentèrent aussi, mais plus lentement que le prix de la vie, et restèrent inférieurs aux besoins populaires; c'est dans une certaine mesure ce qui explique les misères, le mécontement, les troubles, les guerres civiles acharnées de cette époque. Mais ceux qui souffrirent le plus furent les gens qui vivaient de revenus fixes, rentiers fonciers, propriétaires de biens féodaux, surtout, c'est-à-dire gentilshommes et seigneurs terriens : ils ne purent plus vivre de leur propriété et se trouvèrent ruinés sans comprendre comment; la noblesse disparut comme puissance dans l'État, ou se résigna à devenir une caste de courtisans et de fonctionnaires. Il se produisit alors une immense translation de la richesse, de l'influence, et même, par contre-coup, des propriétés : à la place de la fortune territoriale qu'avait seule connue le Moyen Age, la fortune mobilière des commerçants et des industriels prit une place chaque jour plus grande; l'avènement de la bourgeoisie s'annonça : dans certains pays, c'était un fait accompli dès les premières années du XVIIe siècle.

Les mêmes changements se produisirent dans les rapports entre les États : leur puissance s'évalua, non plus seulement d'après leur étendue et leur population, mais encore d'après leurs ressources

financières ; les conflits économiques devinrent aussi importants que les conflits politiques, et les dominèrent : l'Espagne, maîtresse des trésors des deux mondes, put aspirer à la domination universelle, et la grande question qui se posa au milieu du XVI^e^ siècle fut la suivante : la possession de l'Amérique allait-elle assurer à la Maison d'Autriche l'hégémonie de l'Europe, ou bien les autres nations, pour sauver leur indépendance, enlèveraient-elles à l'Espagne ce monopole de l'exploitation des terres lointaines qui faisait la meilleure partie de sa force? après l'avoir contrainte à l'admettre au partage des bénéfices des découvertes, réussiraient-elles à empêcher l'une d'entre elles de prétendre à son tour à l'empire des nouveaux mondes, et par lui, à la domination de l'Univers?

Ce grave problème domine toute l'histoire du monde depuis cette époque : auprès de lui, toutes les autres conséquences des découvertes, extension du savoir humain, bouleversement de notions jusque-là immuables sur l'univers physique et moral, entrée de nouvelles nations dans la vie générale du monde, perdent presque leur intérêt. Les plus sages l'avaient bien vu, et le danger que courait là notre pays comme toutes les nations d'Europe; certains avaient même aperçu la solution du problème et indiqué le remède à ce péril qui nous menaçait : « Il aurait fallu », disait le maréchal de Tavannes, « *acquérir la supériorité de la mer* et prendre sa « part des Indes par force, ou défendre l'or et l'argent et faire « monnaie de fer au moulin telle qu'elle ne se put imiter, et tra- « fiquer par échange : *le fer vaine l'or.* » La seconde solution, renouvelée des Spartiates, était trop chimérique pour l'Europe moderne. Notre destinée voulut que nous ne vissions pas qu'il fallait adopter la première : un siècle allait encore s'écouler avant que la France se préoccupât sérieusement de devenir une puissance navale.

CHAPITRE V

PART DES ANGLAIS ET DES FRANÇAIS DANS LES GRANDES DÉCOUVERTES. PREMIÈRES TENTATIVES COLONIALES.

Les grands événements dont nous venons de parler, ces découvertes prodigieuses de l'Amérique et des Indes ont tellement frappé l'imagination que toutes les nations maritimes ont voulu s'attribuer une part de cette gloire et ont prétendu trouver dans leurs archives la preuve que leurs marins avaient égalé, surpassé Espagnols et Portugais. Mais seuls les voyages des Anglais et des Français eurent des suites; seuls ils méritent de retenir notre attention.

Les voyageurs anglais. — Du côté anglais, le nom des Cabot domine toute cette période : **Giovanni Gabotto** était un Italien fixé à Bristol, qui, en 1496, eut une patente du roi Henri VIII pour aller à l'Ouest; il y fit deux voyages, parcourut les parages de Terre-Neuve, toucha au Labrador le continent américain (avant Colomb) et s'avança, dit-on, jusqu'à 67° 30′ N. Quant à son fils **Sebastiano**, il est bien difficile de dire quelque chose de certain sur les merveilleux voyages que prétendit avoir faits cet extraordinaire hâbleur; après avoir successivement servi plusieurs puissances qu'il trahit toutes plus ou moins, il revint en Angleterre en 1546 et, à partir de ce moment, son rôle nous est mieux connu. Comme « grand pilote du royaume et gouverneur de la compagnie « des marchands aventuriers pour la découverte des régions, « puissances, îles et places inconnues », il organisa, après 1553, plusieurs voyages dont l'objet était de trouver par le Nord de

l'Europe une route conduisant aux Indes, plus courte que celle des Portugais.

Ce fut sous ses auspices que partit en 1556 l'expédition de **Sir Hugh Willoughby** qui se termina tragiquement pour la plupart de ses membres; mais **Richard Chancellor**, sur l'*Édouard Bonaventure*, parvint jusqu'à **Arkhangelsk** sur la **Mer Blanche** et y ramena d'autres navires les années suivantes : des relations régulières s'établirent avec la Russie et ce fut pour l'Angleterre le commencement d'un mouvement commercial considérable. On alla plus loin encore, et en 1561-1564, un agent de la compagnie, **Anthony Jenkinson** réussit à gagner la cour du Sophi par la voie de la Volga et de la Caspienne et à y entamer des négociations commerciales. Quant à trouver par le Nord de l'ancien continent une route vers le Pacifique, on dut y renoncer après plusieurs tentatives qui ne dépassèrent guère le détroit de Vaigatch (**Pet** et **Jackmann**, 1580).

On ne fut pas plus heureux du côté du **Passage Nord-Ouest** : en 1576, on y envoya **Frobisher**, à la recherche du fabuleux détroit d'Anian de Cortereal; il y atteignit 63° 8′ N. et reconnut un passage que personne après lui n'a jamais retrouvé (il avait sans doute pris pour un détroit traversant le continent un des nombreux canaux de l'archipel arctique). Le même Frobisher en 1577 et 1578, **John Davis** en 1585, 1586, 1587 n'eurent pas plus de succès : ils s'élevèrent jusqu'à 77° 12′ N., sans jamais voir s'ouvrir devant eux la voie rapide et sûre qui devait les conduire au Cathay.

Il devenait de plus en plus certain que les seules routes pratiques pour aller aux pays de l'or et des épices étaient celles que se réservaient les Espagnols et les Portugais; aussi, au risque de s'exposer aux pires rigueurs, les navigateurs anglais avaient-ils depuis longtemps commencé à fréquenter les mers que la couronne d'Espagne interdisait si jalousement aux étrangers : dès 1551, **Windham** avait établi des comptoirs à la côte de Guinée; **William Hawkins** (1530-1540) et son fils **John** (1562-1568) allèrent y chercher des esclaves qu'ils écoulèrent ensuite dans les colonies espagnoles, en contraignant le cas échéant les acheteurs à prendre leur marchandise; de commercer à coups de canon à enlever leurs richesses aux colons sans leur rien donner en échange,

il n'y avait qu'un pas, qui fut vite franchi. Illustre déjà par plusieurs expéditions de ce genre, **Francis Drake** partit de Plymouth le 13 novembre 1577, pour y rentrer le 26 septembre 1580, après une merveilleuse croisière dans laquelle il fit tout le tour du monde, combattant et pillant sans interruption, et rapportant un butin colossal. L'Angleterre, enthousiasmée, salua en lui le prophète de sa gloire nouvelle. Déjà les ambitions coloniales commençaient à s'éveiller en elle : sur la côte de Californie, Drake était entré en relations avec les indigènes, leur avait promis la protection de la reine et avait nommé ce pays la *Nouvelle-Albion*.

Mais ce n'étaient là que prouesses d'aventuriers isolés; à part ces apparitions momentanées dans les mers lointaines, on peut dire qu'à la fin du XVI^e^ siècle, il n'était qu'une région que les marins anglais fréquentassent avec assiduité : les parages du **New-Found-Land** (Terre-Neuve). Un acte du Parlement de 1548 en avait proclamé la pêche libre pour tous les citoyens anglais, qui ne tardèrent pas à s'y rendre en grand nombre et, dès 1579, on songea à y fonder des établissements à terre qui furent concédés à **Humphrey Gilbert**. On peut dire que c'est là tout le profit durable que l'Angleterre, jusqu'à la fin du XVI^e^ siècle, ait tiré de l'audace de ses marins.

Les Marins normands des XIV^e^ et XV^e^ siècles. — Quant aux navigateurs français, s'ils ne précédèrent pas les découvreurs, tout atteste qu'ils les suivirent de près; mais la France, pays agricole et continental, s'intéressa peu à leurs trouvailles, le gouvernement ne leur fournit ni secours ni protection et leurs tentatives passèrent si inaperçues qu'aujourd'hui encore il est difficile de dire exactement ce qu'ils firent.

Les voyages des Dieppois à la **Côte de Guinée**, où ils auraient fondé dès 1364 (un siècle avant les Portugais !) des comptoirs florissants, ne sont connus que par des écrivains du XVII^e^ siècle, fort enclins à arranger les faits, et il est difficile d'admettre que tous les documents concernant des événements de cette importance aient pu disparaître, comme on a prétendu, dans le seul incendie de Dieppe en 1694. Quant aux extraordinaires découvertes de **Jean**

Cousin qui, en 1488, aurait touché au Brésil et doublé le Cap de Bonne-Espérance, serait même allé commercer aux Grandes Indes, et aurait été non seulement le devancier, mais l'inspirateur direct de Colomb, elles apparaissent de plus en plus comme des fables sans fondement.

Pour nous en tenir à des faits assurés, nous voyons **Jean de Béthencourt** et **Gadifer de La Salle** partir de Harfleur en 1402, puis, après de multiples péripéties, finir par fonder un établissement aux Canaries, réalisant ainsi les projets du Génois français **Lancelot Maloizel** (1312) et de l'amiral **Louis de la Cerda** (1345). Le royaume de Béthencourt n'eut d'ailleurs qu'une durée éphémère, son fondateur, sans ressources et sans appui (on était en pleine guerre de Cent Ans), n'ayant pu le soutenir et ayant fini par le vendre à la Castille en 1418.

Cette aventure montre du moins que, dès le XV^e^ siècle, ces parages étaient fréquentés par nos marins; il est difficile de dire la nature et l'importance du commerce qu'ils y faisaient et des rapports qu'ils entretenaient avec les indigènes. Il est également impossible, en l'absence de textes précis, de déterminer jusqu'où leurs courses au large entraînèrent nos pêcheurs basques et bretons. Tout ce que l'on peut retenir de cet ensemble de traditions et de vraisemblances, c'est que nos marins du Moyen Age ne se bornaient pas à l'exploitation du trafic côtier, et qu'ils étaient déjà allés fort loin au Nord, au Sud, à l'Ouest.

Contre-coup des Grandes Découvertes. — La nouvelle des voyages de Colomb et de Gama, le mirage des trésors des Indes vinrent donner un but précis à cette fureur de navigation : non contents de courir sus aux transports espagnols, comme le permettait un état de guerre qui se prolongea presque sans interruption pendant soixante ans, nos armateurs voulurent envoyer eux-mêmes des navires aux pays merveilleux de l'Orient et de l'Occident : l'un des premiers, en 1503, **Paulmier de Gonneville**, sur *l'Espoir*, de Honfleur, fit un long voyage qui le conduisit, non pas, comme on a dit, en Australie ou à Madagascar, mais vraisemblablement sur les côtes du Brésil.

On s'indigna alors de voir les Espagnols et les Portugais s'arroger le monopole de l'exploitation des mondes nouveaux, et personne ne voulut s'incliner devant leurs prétentions : entre eux et nos marins, avides d'avoir leur part de ces richesses, et qui leur rendirent violences pour violences, ce fut désormais une guerre de tous les instants, sur tous les Océans; dès 1497, Colomb revenant d'Amérique avait failli être enlevé à Madère par des corsaires français! en 1506, on en rencontra jusque dans le canal de Mozambique! Sans doute, les maîtres de l'Inde n'abdiquèrent rien de leurs fameux droits; mais la force seule put leur permettre d'en jouir et cette jouissance fut toujours précaire : plus d'une fois, « trois ou quatre navires français furent « maîtres de la Mer du Mexique autant que l'Empereur pouvait « l'être du Guadalquivir ».

Jean Ango, le célèbre et fastueux Dieppois, se distingua entre tous par ses entreprises. La légende a été jusqu'à prétendre qu'il avait fait à lui seul la guerre au roi de Portugal, et que sa flotte, bloquant Lisbonne, avait contraint son adversaire à lui donner satisfaction; il y a là une singulière amplification de la réalité : en fait, Ango put, en vertu de lettres de marque et de représailles, lancer sur les mers, en grand nombre, des corsaires qui firent une rude guerre aux Portugais et aux Espagnols. Mais le grand objet qu'il poursuivit fut d'atteindre les Grandes Indes, soit en contournant l'Amérique, soit en empruntant la route portugaise.

Déjà le Florentin **Giovanni Verazzano**, subventionné par des négociants lyonnais, avait longé, de la Floride à Terre-Neuve, les côtes du pays qu'il nomma **Gallia Nova** (1524); Ango l'envoya de nouveau chercher un passage dans ces régions, puis, comme il ne l'avait pas trouvé, au Sud de l'Amérique (1525-1528). D'autres suivirent, et l'on a raconté qu'un navire d'Ango avait atteint la Chine par cette route. La côte du Brésil était d'ailleurs fréquentée par des navires français qui venaient y chercher des bois précieux, et le général des galères **Saint-Blancard** tenta même d'y former un établissement permanent, aussitôt détruit par les Portugais, à l'île **Saint-Alexis** (**Pernambuco**).

Par l'Est, Angoulême envoya **Jean** et **Raoul Parmentier** (1532) qui, avec la *Pensée* et le *Sacre*, firent un long voyage jusqu'à Sumatra. La mort des chefs de l'expédition l'empêcha seule d'aller aux îles à épices, aux Moluques, et même en Chine. Malheureusement ces pointes hardies ne purent être suivies de l'organisation d'un commerce régulier.

François Ier avait cependant commencé par encourager et couvrir de sa protection les entreprises lointaines; il avait énergiquement réclamé pour tous la liberté de naviguer sur la mer commune et avait fait à l'ambassadeur espagnol réclamant contre la présence de navires français dans les eaux américaines la fameuse réponse : « *Le soleil luit pour moi comme pour les autres,* « *et je voudrais bien voir l'article du Testament d'Adam qui m'exclut* « *du partage.* » L'amiral Chabot de Brion, qui s'était laissé acheter pour contrarier les opérations d'Angoulême, avait été puni de sa trahison par une disgrâce éclatante, et le roi avait témoigné s'intéresser au succès des affaires d'outre-mer au point de faire lui-même une partie des frais de l'expédition de Cartier.

Mais les nécessités immédiates de la diplomatie l'emportèrent sur la considération des intérêts futurs de la France, et François Ier n'hésita pas à acheter le traité de Crépy (1544) par la promesse d'interdire à l'avenir aux Français d'armer des navires pour les deux Indes; la trêve de Vaucelles, en 1556, renouvela cet engagement et reconnut ainsi l'empire exclusif de l'Espagne sur les océans et sur les terres lointaines. En fait, nos armateurs continuèrent à envoyer leurs navires où ils purent; mais, quelque glorieuses et lucratives qu'elles fussent, ces expéditions isolées et clandestines n'avaient plus aucune importance générale : la faiblesse politique et militaire de la France l'empêchait de tirer des efforts de ses enfants le parti qu'ils méritaient.

La Grande Pêche. — Il était, en revanche, une industrie maritime, la Grande Pêche, qui, dès cette époque, faisait la fortune d'un certain nombre de nos ports.

Les longues abstinences que l'Église imposait aux fidèles avaient en effet considérablement développé la consommation du

poisson dans le pays tout entier, et, par suite l'industrie de la pêche sur nos côtes. Les espèces les plus recherchées, celles dont la chair conservée était d'une consommation courante et d'un débit aisé, la **morue** et la **baleine** principalement, ayant assez vite disparu de la zone littorale, on les poursuivit au large, et poussant toujours plus loin, les pêcheurs finirent par se trouver entraînés à des distances considérables, jusque dans les eaux américaines.

La tradition veut que les marins français aient ainsi fréquenté avant tous les autres les bancs de la **Terre aux Baccalaos** (c'est ainsi que les anciennes cartes nomment Terre-Neuve, d'un mot basque qui signifie morue ; les pêcheurs de Bréhat et Paimpol, dit une charte de 1514, paient *depuis soixante ans* aux moines de l'abbaye de Beauport la dîme des « molues » pêchées aux côtes de Bretagne, Islande et *Terres Neuves* (?). Du moins des documents certains nous montrent en 1506 le patron Denys, de Honfleur, en 1508 la *Pensée*, de Dieppe, en 1510 la *Jaquette*, de Dahouet près Saint-Brieuc, fréquentant ces parages; en 1517, plus de cent navires arment à la grande pêche.

Cette activité va croissant chaque année; en 1535, les Malouins, reprenant une tentative avortée en 1518, créent des établissements à terre pour servir d'abri et de point d'appui à leurs pêcheurs. Les conflits avec les Espagnols entraînent bien quelques désastres, mais après la paix de Cateau-Cambrésis recommence un essor que les guerres de religion n'arrêtent pas : les ports de la Seine, **Jumièges**, **Watteville**, **La Bouille**, arment 38 navires, **Le Croisic**, 25 pour une seule campagne; **Granville**, **Fécamp**, **Bordeaux** sont plus importants encore, ce dernier port tellement qu'une compagnie s'y formera pour créer au Cap Breton une colonie destinée à servir de base à la flottille de pêche, la **Nouvelle-Guyenne**. **Saint-Malo** vit de cette industrie et la France, avec 150 navires sur 350, a dès 1578 une situation prépondérante parmi les nations qui font la grande pêche. La fin du siècle accentue encore nos avantages : les corsaires anglais et hollandais font disparaître de ces régions les pêcheurs portugais et biscayens qui les fréquentaient depuis Cortereal et qui nous laissent la place libre,

voire leur clientèle en Europe. Si les Anglais prétendent être les maîtres sur les côtes, ils nous reconnaissent une sorte de suzeraineté sur les bancs, et, en 1591, leurs pêcheurs n'y lancent leurs filets qu'avec la permission des Malouins.

De toutes nos industries maritimes, la pêche est donc la seule florissante à la fin du XVI^e^ siècle; mais son importance est considérable : en 1622, Dunoyer dit que les pêcheries occupent mille navires et rapportent douze millions par an; en 1632, Razilly estime le nombre de nos terre-neuviers supérieur à deux mille et demande que, pour accroître encore cette prospérité le gouvernement assure à ses marins de nouveaux champs de pêche en organisant l'exploitation du banc d'Arguin et de la côte de Mauritanie.

Reconnaissance du Saint-Laurent par Jacques Cartier. — C'est précisément de cette activité de la pêche qu'est sortie notre première tentative coloniale; le pilote **Jacques Cartier** partit de Saint-Malo en 1534 pour aller à l'Ouest, avec deux bâtiments et 60 hommes; on ne sait quels furent au juste les mobiles de cet armement, que le gouvernement favorisa; un souvenir des voyages de Verazzano, le désir d'arriver en Extrême-Orient par le passage Nord-Ouest? Quoi qu'il en soit, Cartier, pendant ce voyage de 1534, explora les côtes de Terre-Neuve (que l'on croyait jusque-là rattachée au continent), traversa le détroit de Belle-Ile (auparavant dénommé Golfe des Châteaux), atteignit le Labrador qui lui parut « une terre de Caïn » et, au delà du Golfe du Saint-Laurent, vint planter le pavillon fleurdelysé sur les rives de la **baie des Chaleurs**. Il avait démontré que Terre-Neuve est une île; de plus, des sauvages qu'il avait ramenés donnèrent des indications sur les rives du grand fleuve, sur les pays de **Canada** et **Hochelaga**.

Ces renseignements valurent à Cartier, pour une seconde expédition, des concours empressés : avec la *Grande Hermine*, la *Petite Hermine* et l'*Émerillon*, il entra dans le golfe du Saint-Laurent, reconnut **Anticosti** et entreprit la remontée du fleuve; il arriva ainsi à **Stadaconé** (emplacement du Québec actuel) et continua en barque jusqu'à **Hochelaga** qu'il nomma **Montréal**. Comme

il était trop tard pour revenir, on s'installa pour l'hiver à l'embouchure de la rivière **Sainte-Croix**. Le froid et le **mal de terre** (scorbut) enlevèrent beaucoup de monde. Enfin, en mai 1536, après avoir érigé des croix et des écussons au nom du roi de France, Cartier put repartir pour l'Europe.

Premier essai d'établissement au Canada. — Il rapportait des renseignements merveilleux : au pays de **Saguenay**, à quelques journées au Nord-Ouest, on trouvait, disaient les indigènes, des hommes blancs, de l'or, des pierres précieuses. Il n'en fallut pas plus pour déchaîner une avidité qui fit ce que n'auraient pu le patriotisme ni la curiosité : **Jean-François de la Roque**, seigneur de **Roberval** se fit donner par le roi la charge de lieutenant général de la **Nouvelle-France**, avec le droit d'en récolter les trésors, et, pour ce faire, de recruter des colons dans les geôles; le roi, qui avait peut-être d'autres vues que l'exploitation des mines (peuplement, conversion des indigènes?), fournit les fonds, 45.000 livres.

Jacques Cartier partit en avant avec cinq navires (1541). Il construisit sur le Saint-Laurent un poste fortifié qu'il appela **Charlesbourg Royal**, mais ne réussit pas à arriver au Saguenay. Après un hiver très rude, il revint en France; il rencontra à Terre-Neuve Roberval, que pilotait le fameux **Jean Fonteneau** (**Alphonse de Saintonge**); ces derniers ne furent pas plus heureux, ni dans leurs tentatives pour atteindre le pays des mines, ni dans leur hivernage; une quatrième traversée de Cartier n'eut d'autre objet que de les rapatrier (1543).

L'entreprise avait échoué : le froid et le mal de terre rendaient la colonisation impossible; il apparut même qu'il n'y avait aucun intérêt à la tenter et l'enthousiasme de Cartier fut jugé ridicule quand on sut que son or n'était que du cuivre, ses diamants que du mica. Du point de vue géographique même, les résultats étaient médiocres; on n'avait pas trouvé le passage Nord-Ouest, et les renseignements sur le Canada restaient si vagues que Cartier et Alphonse le croyaient proche de la Tartarie, si proche qu'on devait y passer aisément par la « mer » du Saguenay.

Un avantage subsistait pourtant : les régions explorées par Cartier apparaissaient comme un domaine désormais réservé à la France. On continuait à s'en occuper et, en 1588, des neveux de Cartier sollicitaient un privilège pour former un établissement au Canada ; les marins malouins et basques continuaient à naviguer à l'Ouest de Terre-Neuve pour joindre aux profits de la pêche ceux de la **traite des pelleteries**. Cela semblait former un objet si important que Saint-Malo et Rouen discutaient âprement leurs droits sur le pays de **Norembègue** (au Sud de l'Acadie) et que même les conflits armés n'étaient pas rares.

Cartier avait créé une tradition ; ses voyages avaient frappé l'imagination et l'on s'habituait à parler du Canada dans toute la France ; nous en trouvons un exemple intéressant dans **Rabelais** : le Quart Livre n'est en effet que le récit à peine déguisé d'un voyage par le passage Nord-Ouest, et son Jamet Brayer, son Xenomanes sont des portraits très reconnaissables de Cartier et d'Alphonse.

Tentatives au Brésil et en Floride. — Des sentiments fort différents inspirèrent quelque temps après un autre essai de colonisation : les huguenots français sentaient que la période des guerres civiles et des persécutions allait commencer ; **Coligny**, qui penchait déjà vers la Réforme, eut l'idée de leur ménager un asile hors de France et fournit au vice-amiral de **Villegagnon** les ressources nécessaires pour tenter de créer ce refuge en Amérique. On construisit dans la baie de Rio de Janeiro un établissement qui fut le **Fort Coligny en la France Antarctique** (1555 ; par haine des Portugais, les indigènes se montrèrent favorables ; il vint des renforts de Genève ; mais Villegagnon, resté plus d'à moitié catholique, ne put s'entendre avec les ministres, plus intolérants encore que les prêtres romains ; la colonie s'affaiblit en querelles religieuses et quand, après le départ du vice-amiral, les Portugais vinrent attaquer les Français, ils détruisirent aisément le peu qui existait (1559). Il ne resta au Brésil que des isolés qui, aidés par les sauvages, résistèrent dans les bois ; quelques-uns tinrent jusqu'en 1567.

Devenu franchement protestant, Coligny reprit le projet, et, pendant une accalmie des guerres civiles, essaya de le réaliser dans une partie de la **Gallia Nova** de Verazzano, dans la **Floride** des Espagnols. **Ribaut** et **Laudouinière** y construisirent le **fort Caroline** 1562-64. Mais l'incapacité des colons improvisés les réduisit à la famine, les souffrances engendrèrent l'indiscipline et les désordres; surtout l'amiral ne put envoyer avec la régularité désirable les recrues nécessaires. L'Espagne ne voulut pas tolérer l'établissement de ce nid de huguenots à sa porte et donna mission de le ruiner à **Pedro Menendez**. Ce dernier, profitant d'une absence de la flottille française partie pour attaquer son camp de Saint-Augustin, surprit la Caroline et la détruisit; la tempête ayant jeté à la côte les navires des Français, Menendez défit et captura leurs détachements isolés; bien peu réussirent à regagner l'Europe; les prisonniers furent froidement massacrés, « *non comme Français, mais* « *comme hérétiques* ».

Le Gouvernement ne donna aucune suite à cet attentat; mais un gentilhomme gascon, catholique, **Dominique de Gourgues**, armé à ses frais deux navires et vint reprendre la Caroline dont il pendit les garnisaires « *non comme Espagnols, mais comme mar-* « *ranes, traîtres, voleurs et meurtriers* ». Il ne songea d'ailleurs pas à se maintenir en Floride.

Ainsi finit la tentative de colonisation protestante, que tout vouait d'ailleurs à un échec fatal : mauvais choix de l'emplacement (dans un pays tropical, peu propre à la culture par des Européens et au peuplement par des blancs, inexpérience des colons et de leurs chefs (pris dans la classe des militaires professionnels qui constituaient la grande majorité du parti protestant français), caractère politique et religieux enfin qui devait attirer sur elle l'hostilité de l'Espagne, tout en empêchant l'entreprise de prendre une allure nationale et d'intéresser la France entière.

Ce ne fut pas le terme de nos ambitions américaines : catholiques et protestants étaient trop d'accord sur ce point que les Français avaient le droit d'avoir leur part du Nouveau-Monde. Le Brésil surtout, comme par le passé, attirait leur envie; c'est probablement à sa conquête que partait **Peyrot de Montluc**, le fils du

maréchal, quand il quitta la France en 1566 pour aller se faire tuer quelques semaines après dans une folle échauffourée à Funchal. D'autres reprirent ses projets et **Philippe Strozzi** se préparait à appareiller avec une flotte et une armée lorsque la Saint-Barthélemy vint tout remettre à plus tard. Un instant, on put croire que la crise portugaise (1581-1583) allait nous fournir une occasion favorable, mais la bataille de Terceira et la mort de Strozzi marquèrent l'avortement définitif des ces rêves, et la fin du XVI^e^ siècle arriva sans que la France eût une colonie quelconque.

Conclusion. — Comme on voit, les Français, aussi bien que les Anglais, ne s'étaient pas tenus à l'écart du mouvement des découvertes et les épisodes glorieux ne manquent pas dans l'histoire de la part qu'ils cherchèrent à y prendre. Mais les résultats obtenus étaient à peu près nuls. D'ailleurs, tout le monde alors estimait que ce qui valait la peine d'être pris, ce n'étaient pas les terres inoccupées, mais les régions mêmes où s'étaient installés les Portugais et les Espagnols. Or ceux-ci entendaient bien ne s'en laisser déloger ni déposséder : la force seule pouvait donc décider! A cette époque comme toujours, c'était de la puissance navale qu'allait dépendre la grandeur économique et coloniale; ce n'était plus aux voyageurs qu'il fallait demander de procurer des colonies à leur pays, mais aux hommes d'État et aux hommes de guerre : à eux de réparer le retard que les circonstances avaient infligé à des nations comme la France et l'Angleterre! Ainsi s'explique le caractère nouveau que prit la politique européenne au XVII^e^ siècle.

LIVRE II

LES PREMIÈRES GRANDES LUTTES POUR LA DOMINATION DES MERS : ESPAGNOLS, HOLLANDAIS, ANGLAIS ET FRANÇAIS AU XVII[e] SIÈCLE.

CHAPITRE I[er]

LES PUISSANCES MARITIMES ET COLONIALES DU XVII[e] SIÈCLE.

Les Empires coloniaux et les Marines du large. — Quand, au cours de l'histoire, on aborde l'étude du XVII[e] siècle, il semble que l'on se trouve en présence d'un monde nouveau : l'**Europe** moderne, déjà, a remplacé la **chrétienté** du Moyen Age; de l'immense bouleversement politique, religieux, social qu'a été le XVI[e] siècle, les grands **États nationaux** du monde occidental sont sortis à peu près constitués et, dès cette époque, les questions qui s'imposent à eux sont celles qui vont jusqu'à nos jours dominer leur existence.

Sous des formes diverses, c'est la vieille, l'éternelle question de l'équilibre et de la suprématie qui se pose : l'organisation du monde se fera-t-elle au profit d'un État, d'une race dominante, ou résultera-t-elle d'une harmonie forcée entre les aspirations des différents peuples? Mais les conditions nouvelles du développement de l'humanité donnent à ce problème une importance et une gravité qu'il n'avait jamais eues : jadis, l'extension territoriale, fondée et assurée par la force militaire, était le principal, presque l'unique élément de cet équilibre international; mainte-

nant, la **richesse** a pris une importance capitale, même dans l'ordre de la politique pure, et la lutte pour la prépondérance économique va se superposer, parfois se substituer entièrement à la guerre pour les conquêtes continentales. La mer et la marine, qui créent et donnent cette richesse, vont prendre dans la vie des hommes et des États une place toute nouvelle.

Voyons quelles étaient, au début du XVII^e^ siècle, les données de ce problème.

La possession des Indes, Occidentales et Orientales, avait fait de l'Espagne, dont le Portugal n'était plus qu'une dépendance, l'État le plus riche, et, par cela même, le plus puissant du globe. Capable d'aspirer, d'atteindre presque à la domination universelle, elle apparut comme un véritable danger pour l'indépendance du monde. Les autres nations durent lutter pour l'existence contre cette ambition toujours croissante, et, pour se défendre, elles furent amenées à attaquer leur ennemie dans cette richesse même qui faisait sa force. Au reste, la seule envie d'avoir leur part des trésors des nouveaux mondes aurait suffi à les mettre en conflit avec la puissance qui prétendait se les réserver.

Elles voulurent donc être admises, elles aussi, au commerce des Indes, à l'exploitation de l'Amérique, avoir des colonies à côté de celles de l'Espagne, voire se substituer à elle dans les siennes. La guerre seule pouvait leur en donner les moyens, et comme, dans ces guerres nouvelles, il ne s'agissait plus de l'occupation de quelques cantons continentaux, mais de l'exploitation des contrées d'outre-mer et de l'usage des routes maritimes, les hommes d'État commencèrent à comprendre que la puissance navale était désormais un élément essentiel de la grandeur d'une nation : « *la clef de la mer est la clef du monde* », proclama Campanella.

Cette puissance se présentait tout autre qu'aux siècles précédents : les mêmes découvertes qui avaient démesurément accru le domaine du commerce européen avaient reculé les limites de l'empire que pouvaient se disputer les flottes : au lieu de la domination des « mers étroites », Baltique, Mer du Nord, Méditerranée, c'était la liberté de l'Atlantique qu'il fallait conquérir;

au lieu de transports, de débarquements à effectuer ou à contrarier, d'opérations côtières liées, subordonnées aux péripéties des campagnes de terre, les flottes allaient combattre pour **s'emparer de la mer elle-même** ! c'était à elles que dans bien des cas allait revenir le rôle décisif, c'était par la lutte contre les flottes ennemies, par la **bataille**, qu'elles allaient pouvoir le jouer ! après les découvreurs et les conquistadores, les généraux de mer cessaient de se confiner dans les eaux territoriales : les **empires coloniaux** allaient appartenir aux nations qui auraient des **marines du large**.

Dans cette guerre nouvelle, les armements improvisés de jadis ne purent plus faire figure honorable : les progrès de la technique aidant, il ne suffisait plus de réunir des navires pour former une escadre, d'être un marin pour savoir faire la guerre sur mer ; une longue préparation, une **spécialisation** du matériel et du personnel étaient nécessaires ; les nations qui voulurent s'assurer la liberté de la mer durent se créer des **flottes permanentes**.

Toute l'Europe subit alors l'influence de cette évolution : si les puissances navales du passé, Gênes, Venise, la Hanse, déclinent ou disparaissent, pour n'avoir pas su s'adapter aux conditions nouvelles, de toutes parts surgissent des états jeunes, ardents, âpres au gain et à la lutte : même la Suède, même le Danemark, même la Germanie rêvent de demander grandeur et richesse à l'exploitation des Indes, à la puissance navale qui en est la condition. Mais des crises continentales où leur existence est directement en jeu (Guerre de Trente Ans, etc...) viennent vite absorber leur attention et arrêtent leur expansion coloniale et maritime avant qu'elle ait pris une importance capable d'intéresser l'histoire générale. Dès le milieu du XVII^e siècle, la rivalité pour la possession et le commerce des Indes se trouva restreinte aux deux puissances qui y avaient le droit du premier occupant et aux trois qui furent assez fortes et assez libres de leur action pour tenter d'y opposer celui de la conquête : l'Espagne et le Portugal, les Provinces-Unies, l'Angleterre et la France.

Mais déjà le **Portugal** n'était plus une grande puissance : les événements de **1578-1580** en avaient fait, pour soixante ans, une

simple annexe de la monarchie espagnole. Sa grandeur eût pu survivre à cette aventure, car l'Espagne respecta son individualité nationale, lui laissa une demi-indépendance, avec son gouvernement et sa politique propres, ne chercha même pas à fondre les deux empires coloniaux : les colonies portugaises continuèrent à être administrées et exploitées par les sujets portugais, sans qu'aucun Espagnol pût y être admis.

Ce fut pourtant une période néfaste entre toutes : non seulement Philippe II et ses successeurs négligèrent souvent les intérêts portugais, mais encore ils les compromirent en les associant étroitement à une politique qui fit la ruine de l'Espagne elle-même. Rester en paix avec tout le monde était une nécessité vitale pour le Portugal, petit pays devant, avec des ressources limitées, assurer sa domination sur des territoires dispersés aux quatre coins du monde, n'en pouvant tirer de profit que par un négoce pacifique, ne pouvant conserver le monopole de ce commerce que si personne ne songeait à le lui enlever; et la politique espagnole le lança pour quatre-vingts ans dans une guerre sans merci contre l'Europe entière! Dès 1588, les plus beaux navires de sa flotte disparaissaient dans le désastre de l'Armada; les corsaires ravageaient impitoyablement ses côtes, et chassaient ses pêcheurs des atterrages américains, où ils ne reparurent plus! La guerre contre les Hollandais eut des conséquences plus fâcheuses encore : pour réduire ses sujets révoltés, Philippe II, en 1596, imagina de les ruiner en leur fermant le port de Lisbonne : les armateurs de la Meuse et du Zuyderzée allèrent alors chercher eux-mêmes aux Indes les épices que jusque-là ils trouvaient dans le Tage. Les Portugais prétendirent faire respecter par la force les droits qu'ils tenaient de la bulle de 1493 : ils s'en trouvèrent incapables; ils n'avaient jamais eu de flotte de guerre véritable, mais de simples transports armés, d'énormes **carraques**, aussi peu propres d'ailleurs à naviguer qu'à combattre; il leur fallut vite renoncer à disputer la mer aux Hollandais. Alors cet empire, que seules son apparence grandiose et la conviction universelle qu'il disposait de ressources formidables avaient fait subsister jusque-là, commença à se disloquer : les

Portugais furent chassés de l'Insulinde, de l'Inde; l'accès du Japon leur fut interdit par les habitants eux-mêmes; les indigènes, que la crainte ne retenait plus, se soulevèrent partout contre des maîtres exécrés; Hollandais, Anglais, Français, d'autres nations encore accoururent à la curée; dès 1635, l'empire portugais était en pleine décomposition.

En 1640 pourtant, à la voix de Bragance, le Portugal se soulève; en 1660, il finit par forcer l'Espagne à reconnaître son indépendance, mais jamais il ne recouvrera sa grandeur de jadis : à Osnabrück, en 1648, Philippe IV achète la paix à ses sujets révoltés des Pays-Bas en leur abandonnant les biens de ses sujets révoltés de Portugal: la guerre continue, on perd le Cap, Ceylan, Negapatam, Calicut! Un instant, par une trêve en forme, on renonce à la moitié du Brésil, et si, là, un soulèvement général des colons finit par chasser les envahisseurs (1645-1654), il n'en faut pas moins renoncer à reconstituer l'empire d'Emmanuel le Fortuné : les traités de 1661 et de 1669 ne laissent au Portugal que le Brésil et des ports isolés en Afrique, au Malabar, à Timor, à Macao; il a cessé pour jamais de jouer un rôle de premier plan dans la vie du monde. Tel a été pour lui le châtiment de n'avoir pas su, de n'avoir pas pu avoir la force que voulaient ses prétentions : il n'a pas joui un siècle du hasard qui lui avait donné une fortune au-dessus de ses capacités.

La grandeur de l'**Espagne** dura plus longtemps : elle était fondée sur des bases plus solides, sur un domaine colonial mieux constitué. Pour ne pas parler des Antilles et des Philippines, toujours dédaignées, cet empire comprenait les deux vice-royautés de **Nouvelle-Espagne** et de **Nouvelle-Castille** : le Mexique avec, en plus, l'Amérique Centrale et le Sud des Etats-Unis actuels (Californie, Arizona, Nouveau-Mexique, Texas, Floride), toute l'Amérique du Sud, moins le Brésil!

Quelque vaste et glorieux que fût ce domaine, l'Espagne n'y tenait que pour ce qu'elle en pouvait tirer : les **mines**, à ses yeux, en faisaient toute la valeur, mines d'argent de la Veta Madre et de la Veta Grande au Mexique, autour de Zacatecas et de Guana-

juato, mines d'argent du Pérou, autour du Titicaca et de Potosi, mines d'or du Cundinamarca (Colombie) et du Vénézuela. Jusque vers 1545, le rendement ne dépassa guère quinze millions par an; mais alors il prit un développement prodigieux : certaines années, les seules mines de la Nouvelle-Espagne fournirent jusqu'à cent millions d'argent!

Toute l'organisation coloniale eut pour unique objet de réserver à la couronne ces profits fabuleux : les fonctionnaires, vice-rois, capitaines généraux, etc..., tous Espagnols de naissance, disposèrent d'un pouvoir absolu, pour comprimer toutes les velléités d'indépendance locale; surveillés eux-mêmes de près par les magistrats des **audiences royales**, toute leur activité dut se borner à l'exécution littérale des instructions que leur envoyait le **Conseil des Indes**, composé de hauts fonctionnaires, siégeant à Madrid, et appliquant mécaniquement le système traditionnel. Quant aux blancs nés aux colonies créoles), ils étaient systématiquement écartés des emplois publics et même des charges ecclésiastiques : ils ne devaient avoir d'autres occupations que de diriger l'exploitation du sol et des mines. L'Espagne semble avoir même desiré que leur nombre restât faible et avoir découragé plutôt qu'encouragé la colonisation blanche : en 1550, il n'y avait pas 15.000 Espagnols dans toute l'Amérique.

Les Indiens, définitivement matés après les massacres du XVI^e^ siècle, jouissaient d'une condition assez douce; pourvu qu'ils s'acquittassent docilement des charges relativement modérées qui pesaient sur eux (corvées dans les mines, etc...), le gouvernement les laissait vivre à leur guise, parqués dans des territoires réservés, sous l'autorité de leurs **caciques**; le clergé, auquel on abandonnait le soin de s'occuper d'eux, les traitait avec bonté, un peu comme de grands enfants en éternelle tutelle; son grand souci, semble-t-il, était de les préserver du contact des blancs et des vices de la civilisation : l'idéal de ce système se trouva réalisé dans les **missions**, dont les plus célèbres furent celles de Californie et du Paraguay.

Ce que le gouvernement redoutait par-dessus tout, c'était l'introduction des étrangers dans les colonies; aussi les rapports

avec eux étaient-ils sévèrement interdits : les colonies devaient tirer de la métropole tout ce dont elles avaient besoin, lui donner tout ce qu'elles produisaient. Pour arrêter le commerce étranger, on alla jusqu'à punir de mort la contrebande, à l'assimiler à l'hérésie et à en confier le jugement à l'Inquisition.

On organisa rigoureusement la surveillance du commerce des Indes, dont la direction fut confiée à la **Casa de Contratacion**[1] de Séville (1503) ; les seuls Espagnols, et même les seuls Castillans avaient le droit d'envoyer des navires aux colonies : l'armement, qui ne pouvait se faire qu'à Séville (plus tard à Cadix), était minutieusement contrôlé ; deux fois par an, en janvier et en octobre, un convoi partait, sous l'escorte de vaisseaux de guerre, suivant une route fixée par les règlements ; à la Dominique, il se séparait en deux parties : la **flotte**, par Saint-Domingue et Cuba, allait à la Vera Cruz ; les **galions** gagnaient la Terre Ferme et poussaient jusqu'à Porto Bello, dont la foire annuelle alimentait tout le commerce de l'Amérique du Sud. Les retours, après une concentration à La Havane, se faisaient dans les mêmes conditions. La navigation du Pacifique n'était pas moins minutieusement réglée : les marchandises destinées au Pérou, transportées par terre à Panama, y étaient embarquées sur des navires qui les conduisaient au Callao. Quant aux Philippines, aux Carolines, aux établissements qui existèrent quelque temps à Formose, en Chine et même au Japon, ils n'avaient de communication avec le monde civilisé que par un galion unique, partant chaque année d'Acapulco pour Manille.

Dans ces conditions, le trafic des colonies était réduit au minimum : jamais le mouvement du port de Séville ne dépassa 27.000 tonneaux ; trente à quarante navires par an, dont les plus

1. La **Casa de Contratacion** était, non pas une chambre de commerce au sens moderne du mot, mais une administration d'État qui avait la haute main sur tout le commerce et toute la navigation des Indes ; non seulement elle veillait à l'équipement des flottes, mais elle rendait la justice, faisait construire les bâtiments, recrutait et instruisait le personnel. Les **pilotes majors**, chargés de réunir tous les renseignements fournis par les voyageurs pour en composer le **Patron Real**, guide officiel de la navigation des Indes, menèrent à bien une œuvre prodigieuse, mais qui, tenue soigneusement secrète, ne fut jamais connue de l'Europe. **Américo Vespuce, Sébastien Cabot, Diaz de Solis**, etc... furent pilotes majors de la casa.

gros atteignaient à peine 600 tonneaux, voilà à quoi ce régime réduisait les échanges d'un continent! Mais le but du système était atteint, les Indes isolées du reste du monde, et l'Espagne gardait le monopole de ces richesses métalliques qui étaient à ses yeux la seule raison d'être de son empire d'outre-mer.

A cet égard, le succès a été absolu, et l'Espagne a dû à cette organisation un revenu net d'au moins cinquante à quatre-vingts millions par an, pour le XVII[e] siècle. Disposant ainsi de ressources financières régulières, fait unique à cette époque, elle put, ce qui était une véritable révolution, payer exactement ses fonctionnaires, ses agents, ses amis. Ce fut cet argent qui lui permit d'organiser et d'entretenir les fameux **Tercios viejos**, « cette redoutable infanterie espagnole », qui demeura jusqu'au jour de Rocroy l'effroi de toutes les nations européennes; ce fut à lui qu'elle dut de pouvoir, partout où besoin fut, encourager les sympathies et payer les trahisons; ce fut lui qui fit du roi d'Espagne le souverain le mieux servi, dans ses États et dans ceux des autres.

Aussi Philippe II se trouva-t-il, à certains égards, plus puissant que n'avait été son père : il n'avait plus, il est vrai, la couronne du Saint-Empire et les domaines autrichiens, bohémiens, hongrois; mais ces possessions avaient souvent été pour Charles-Quint une gêne plutôt qu'un réel accroissement de forces; elles restaient d'ailleurs entre les mains d'une autre branche des Habsbourg, étroitement alliée à celle d'Espagne; en revanche Philippe II possédait le Portugal, et par lui presque l'Asie et l'Afrique; un instant, par son mariage avec Marie Tudor, il associa l'Angleterre à son système politique; mais surtout il était roi d'Espagne, et cette monarchie était le plus formidable assemblage de peuples et de territoires qui se fut jamais vu : toute la péninsule ibérique, les Pays-Bas, la Franche-Comté, Milan, Naples, pour ne pas parler du reste de l'Italie dont l'indépendance était toute nominale, l'Amérique et les Indes! Non seulement le continent, mais, suivant l'expression d'un contemporain, « l'*Océan même était espa-*« *gnol* ». Telle était cette puissance que, hors de ses frontières officielles l'Espagne pouvait encore parler en maîtresse, comme elle fit en France et en Allemagne, jusqu'en Scandinavie et en Pologne.

Jamais aucun état ne fut plus près de réaliser l'empire universel.

Par malheur, cette puissance monstrueuse, forcée de toujours s'agrandir, était vouée à tenter l'impossible; le caractère de Philippe II vint encore précipiter la catastrophe : inspiré par une conception presque mystique du gouvernement de l'univers, il se crut appelé à dominer le monde au nom de l'Église, pour elle et par elle; associant étroitement sa cause et celle de la Contre-Réforme catholique, il entama partout à la fois une lutte implacable contre tous ceux qui refusaient de se soumettre à son influence exclusive : contre ses sujets des Pays-Bas, contre l'Angleterre d'Elisabeth et la France de Henri IV, il se lança simultanément dans des guerres sans fin qui épuisèrent les forces de l'Espagne et les trésors des Indes. Il laissa à sa mort son pays affaibli, presque ruiné, et sous ses incapables successeurs le gouvernement d'une aristocratie avide et d'une bureaucratie inepte acheva la décadence; on répétait avec le duc de Lerme : « Tous contre l'Es-« pagne, l'Espagne contre tous! » on finit par faire de l'empire de Charles-Quint une proie inerte que se disputèrent de nouvelles puissances grandies de ses dépouilles.

Pour que l'Espagne conservât un rang en Europe, et le monopole du commerce des Indes, il eût fallu qu'elle fût forte, qu'elle eût une industrie, des finances, une armée, une marine; or, dès le début du XVIIe siècle, tout cela commençait à lui manquer. L'agriculture et l'industrie de la péninsule n'avaient jamais été bien prospères: à partir de la découverte de l'Amérique, elles s'anéantirent avec une rapidité effrayante : tous voulurent être soldats, prêtres ou fonctionnaires, et il n'y eut plus personne pour travailler de ses mains. L'or affluant, les prix augmentant dans des proportions inouïes, on demanda à l'étranger les objets manufacturés, voire les denrées nécessaires à la vie quotidienne et on cessa de les produire dans le pays; les trésors des Indes ne firent plus que traverser la péninsule pour aller profiter aux nations industrieuses qui, elles, créaient véritablement la richesse, à l'Angleterre, aux Pays-Bas, à la France! Dès 1596, les Cortès déclaraient : « Il y a plus d'une localité dans le « royaume qui manque d'habitants; on voit plusieurs maisons fer-

« mées et inhabitées; en un mot, *le royaume se meurt!* » La population, décimée par les guerres, par la désertion des campagnes, par la misère, tomba de 8.200.000 âmes en 1600 à 6 millions en 1680, à 4 en 1700.

La ruine universelle n'épargna pas la royauté; les besoins croissaient toujours, la dette atteignit un milliard de francs, les dépenses deux cent cinquante millions par an; le revenu de l'Amérique n'en couvrant pas le tiers, les impôts dont on accablait un peuple affamé ne rentrant pas, l'État fit plusieurs fois banqueroute; il emprunta à 40 % et finit par ne plus trouver d'argent pour les besoins les plus pressants.

Dans ces conditions, que pouvait devenir la puissance militaire de l'Espagne? Sa magnifique armée, n'étant plus payée, se débanda; de 160.000 hommes en 1600, elle tomba à 100.000 en 1630, à 20.000 en 1660, à 4.000 en 1696!

Quant à la marine, elle n'avait jamais été ce qu'elle aurait dû être : les Espagnols n'étaient pas un peuple de marins; seules les circonstances qui en avaient fait des colonisateurs les forcèrent aussi à se créer une puissance navale. Les nécessités de la lutte contre les Turcs les obligèrent à entretenir une flotte de galères qui eut à son actif la glorieuse journée de **Lépante** et fit quelque temps de la Méditerranée Occidentale un lac espagnol; mais, en dépit de ces succès, jamais cette force navale ne fut suffisante pour sa mission : au lieu des 160 galères prévues par les traités avec le pape, on en eut 80 en 1610, 72 en 1630, 50 à 60, au maximum, pendant la guerre de Trente Ans.

D'ailleurs ce n'était pas une marine à rames qu'il aurait fallu : le navire de guerre, maintenant que le centre de la puissance navale était transporté dans le Nord, ne pouvait être que le vaisseau à voiles armé d'une forte artillerie. On ne pouvait compter sur la marine des particuliers pour fournir, comme ailleurs, les éléments d'une force navale sérieuse; il n'y avait jamais eu beaucoup de bâtiments, de grands bâtiments surtout, dans les ports d'Espagne et ce n'est pas le trafic de l'Amérique, consistant surtout en métaux précieux, fret d'un encombrement aussi faible que possible, qui devait en augmenter sensiblement

le nombre. Il fallut donc *se résigner* à créer une flotte royale, à construire des *galions*. L'Espagne eut alors une marine d'état nombreuse, mais la qualité en fut toujours médiocre : les bâtiments espagnols, couverts d'énormes superstructures, dérivaient beaucoup, manquaient de stabilité et gouvernaient mal; leur gréement rudimentaire, comportant toujours d'immenses voiles latines d'un brasseyage lent et malaisé, en faisait de mauvais marcheurs, de mauvais manœuvriers; l'artillerie, trop peu nombreuse et trop faible de calibre, était massée dans les **châteaux** d'avant et d'arrière pour dégager les entreponts, réservés aux passagers et aux marchandises; il était souvent difficile de s'en servir et les secteurs sans feux étaient nombreux.

Le personnel également fit défaut; l'Espagne a donné le jour à quelques grands navigateurs, mais, hors la Catalogne et la Biscaye, ses côtes lui fournissent peu de marins; la monotone navigation d'Amérique, étrangement facilitée par les alizés et les courants, ne contribua guère à en former; manquant de gens de mer, on prit l'habitude de n'embarquer que des équipages insuffisants, complétés par des soldats de terre, souvent incapables de rendre le moindre service à bord. Enfin, les officiers castillans, braves jusqu'au sacrifice, admirables dans le corps à corps, étaient inhabiles à manier les armes des guerres nouvelles, le canon et le brûlot; regrettant leurs belles galères, chassées de la mer par le progrès, ils se sentaient mal à l'aise sur les vaisseaux : ils allèrent souvent au combat comme à la boucherie.

Cette marine eut au début une grande apparence de puissance et, quand éclata le conflit avec l'Angleterre, Philippe II put confier au duc de Medina-Sidonia, mis à la tête de l'**Invincible Armada**, la plus somptueuse armée qui se fût jamais vue. Mais l'événement montra la fragilité de cette imposante organisation : dix jours de combats et de tempêtes firent de cet armement une cohue de vaisseaux en fuite dont bien peu regagnèrent l'Espagne. Les désastres ne cessèrent de s'accumuler au cours des interminables guerres contre les Anglais (1568-1604, 1625-1626, 1656-1661), les Hollandais (1568-1608, 1620-1648) et les Français (1635-1661, 1666-1667, 1674-1678, 1683-1685, 1689-1697); les corsaires

pullulèrent sur toutes les mers; il n'y eut plus de sécurité pour les navires espagnols, ni au large, ni sur les côtes; le littoral de l'Amérique fut abominablement ravagé, celui de la péninsule ne fut pas à l'abri des insultes : dès 1589, Drake avait pris la Corogne; en 1596, les Anglais vinrent brûler toute une flotte en rade de Cadix!

Avec une admirable persévérance, le Conseil de Castille s'efforça de reconstituer une marine espagnole : en 1630, il arrivait encore à armer une flotte de 86 vaisseaux qui alarmait Richelieu. Peines perdues! Sauf à Dunkerque, dont les corsaires firent parfois avec succès la course contre les Hollandais, aucun homme de mer véritable ne se révéla dans les rangs espagnols. En dix ans, prétend Eugène Sue, mille vaisseaux sortirent des ports de la péninsule pour n'y jamais rentrer, et il exagère à peine : de 1621 à 1648, la marine espagnole perdit, officiellement, 280 navires. Quand la dernière des grandes armadas eut disparu dans le désastre des Dunes (1639), on renonça à remonter le courant : le Conseil de Castille examina même solennellement s'il n'y avait pas lieu de renoncer à construire des flottes pour les perdre aussitôt, et la détresse financière entraîna la conclusion.

Si l'on excepte la Méditerranée, où quelques misérables galères assurèrent encore des communications intermittentes avec Naples, le pavillon castillan disparut des mers; privées de toutes relations entre elles et avec la métropole, les différentes parties de la monarchie durent pourvoir à leur défense comme elles purent par leurs propres moyens. Cet émiettement de l'effort conduisit à un gaspillage insensé de forces et d'argent, et les résultats en furent plus désastreux encore que ceux de la grande guerre. Même après la pacification de 1661, la course à l'abîme continua : en 1680, il restait 20 à 30 galères, 7 ou 8 vaisseaux; en 1700, *deux* navires armés! Depuis longtemps, les colonies auraient été à la merci du premier agresseur venu, si elles n'avaient été préservées par leur masse même, leur éloignement et les divisions de ceux qui auraient pu les convoiter; malgré cela, on avait perdu les possessions portugaises, la Jamaïque, Hispaniola, les petites Antilles!

Ainsi donc, de l'empire que le génie de Colomb avait donné à l'Espagne, bien peu de chose subsistait à la fin du XVII^e siècle : au lieu d'en organiser rationnellement l'exploitation et la défense, elle avait gaspillé ses trésors à la poursuite d'un rêve insensé, et c'était à d'autres puissances qu'allaient passer l'Empire de l'Océan et les richesses des mondes nouveaux.

La première de ces puissances fut un état nouveau, la veille encore simple dépendance de la monarchie espagnole, la **République des Provinces-Unies des Pays-Bas**. Les origines de cette nation étaient déjà anciennes : les dix-sept provinces qui correspondent à la Belgique et à la Hollande actuelles avaient, par le jeu des mariages et des négociations, été réunies vers la fin du Moyen Age sous la domination des princes de la seconde maison capétienne de Bourgogne, puis de leurs héritiers les Habsbourg. De cet amalgame un peu hétérogène de populations et de territoires, le cours naturel des choses avait fait une sorte de confédération ayant, de l'aveu même de ses maîtres, son unité, son existence propre, une assez grande indépendance économique et politique. Ainsi s'était trouvée formée, dans la région naturelle que constituent les basses vallées de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin, une véritable nation, intermédiaire entre l'Allemagne et la France, déjà très fière de son originalité, très jalouse de ses droits, très décidée à **exister**.

Ce peuple naissant était déjà un peuple riche : dans ces grasses plaines des Flandres, l'agriculture et l'élevage avaient, dès le Moyen Age, donné à la population une densité ailleurs inconnue ; l'industrie accrut encore cette prospérité : **Gand**, **Liège**, **Bruges**, etc..., furent alors de véritables fourmilières humaines et fournirent de draps et de tissus l'Europe entière. La circulation que créa ce trafic fut intense : à mi-chemin entre la Méditerranée et la Mer du Nord, **Anvers** fut quelque temps la plus grande place de commerce du monde ; bien avant ceux d'Amsterdam, ses marins furent « les rouliers des mers ». Ceux des comtés du Nord, Hollande et Zélande, plus séparés de l'Europe intérieure, placés en dehors des grandes voies du commerce, ne leur cédaient

pourtant en rien : habitués depuis des siècles à poursuivre le hareng jusqu'aux Shetland et en Norvège, ils étaient les fournisseurs de salaisons de toute la chrétienté. L'union avec l'Espagne vint encore donner une impulsion nouvelle à cette activité : les Espagnols et les Portugais dédaignant la navigation des mers d'Europe pour ses minces profits, ce fut à ses sujets des Flandres que Charles-Quint abandonna le soin de répartir entre les différents marchés les denrées des Indes. Leur richesse ne cessait de s'accroître : en 1590, les Pays-Bas rapportaient à la couronne d'Espagne 450.000 écus d'or, les deux cinquièmes de son revenu annuel.

Une crise religieuse et politique, provoquée avec une maladresse inouïe, vint mettre fin à une union si avantageuse pour l'Espagne. La maison d'Autriche s'était toujours assez mal accommodée des libertés que les Pays-Bas avaient arrachées à leurs maîtres successifs; cependant, tant que vécut Charles Quint, le populaire **Charles de Gand**, l'accord subsista; mais quand il eut cédé le pouvoir à Philippe II (1555), tout Espagnol de caractère et d'éducation, la désaffection ne tarda pas à naître et à grandir. Dès 1523, la **Réforme** avait recruté de nombreux adeptes dans les Flandres : acharné à son rêve d'unité religieuse, le roi prétendit l'**extirper**; les exécutions se multiplièrent : il y en eut, dit-on, 50.000! les violences déchaînèrent un mécontentement, une indignation qui atteignirent leur comble, même parmi les catholiques, quand le roi eut porté atteinte à l'organisation ecclésiastique, remanié les circonscriptions épiscopales, introduit dans le pays l'Inquisition d'Espagne. Pour mettre à la raison les **Gueux**, comme s'appelaient les protestataires, le roi envoya l'impitoyable **duc d'Albe** (1567), avec des troupes espagnoles; les rigueurs prirent un caractère de cruauté incroyable : on alla jusqu'à condamner **à mort tous** les habitants des Pays-Bas, sauf quelques exceptions nominatives. Ce fut en vain : le soulèvement devint général quand le duc, pour payer ses soldats, eut porté la main sur les privilèges du pays, par l'établissement du **dixième**, du **vingtième** et du **centième** deniers (1569).

Conduits par le prince d'Orange, **Guillaume le Taciturne**, les

révoltés, aidés par la France et l'Angleterre, firent à l'Espagne une rude guerre de quarante ans (1568-1608) que seule la reconnaissance de leur indépendance put terminer. Peu s'en fallut même que, par la **Pacification de Gand** (1578), lès Pays-Bas tout entiers n'échappassent à la maison d'Autriche; par bonheur pour l'Espagne, **Alexandre Farnèse**, duc de Parme, sut exploiter les divisions qui séparaient les provinces du Sud, restées catholiques et monarchistes, de celles du Nord, où le calvinisme et l'esprit républicain dominaient; il opposa l'**Union d'Arras** à l'**Union d'Utrecht** (janvier 1579) et cette scission devint définitive. L'Espagne conserva les territoires belges, mais dut renoncer à vaincre la confédération que formaient désormais les sept provinces du Nord (Hollande, Zélande, Frise, Overyssel, Groningue, Utrecht, Gueldre). En 1608, grâce à la médiation de la France, la **Trêve de douze ans** consacra implicitement cet état de choses, et, si ce fut seulement à la paix de Westphalie (1648) que l'Espagne reconnut formellement l'indépendance des Provinces-Unies, celles-ci n'en constituaient pas moins depuis longtemps un état souverain, une des grandes puissances du monde.

Les marins avaient pris une part glorieuse à l'œuvre de liberté : c'étaient les **Gueux de Mer** qui, par la prise de la **Brielle**, avaient donné le signal du soulèvement général, qui, par la bataille d'**Enkhuyzen**, avaient à jamais rendu impossible tout retour offensif des Espagnols dans le Nord; plus que personne ils avaient assuré le succès final en gardant les communications avec l'Angleterre, en interrompant celles de l'ennemi, en arrêtant sur toutes les mers les galions dont la cargaison, bien souvent, fut la seule ressource de la caisse de guerre. Aussi, quand on revint à la vie normale, les intérêts maritimes prirent-ils la première place dans les préoccupations du gouvernement. Pour avoir la paix, en 1608, l'Espagne dut sacrifier son commerce et sa marine, s'engager à respecter le pavillon néerlandais sur toutes les mers, **même aux Indes**, fermer au trafic international l'Escaut, c'est-à-dire tuer la prospérité du port d'Anvers, qu'on ne lui laissait qu'à ce prix.

L'essor qui suivit fut prodigieux : toute l'activité des Hollandais se tourna vers le négoce et la navigation. La pêche suffit aux

besoins d'un cinquième de la population, avec un produit annuel de trois cent mille tonnes de poisson : Amsterdam, suivant un dicton populaire, était bâtie sur des carcasses de harengs; on poursuivit la baleine et le phoque jusqu'à Jan Mayen, au Spitzberg, au Groenland, et une compagnie y fonda de véritables colonies temporaires, qui rapportèrent plus d'un million par an.

La navigation au long cours fit des progrès encore plus considérables : Amsterdam et les ports de la Meuse remplacèrent Anvers comme entrepôt central de commerce européen; vers 1660, les quatre cinquièmes du trafic du monde se faisaient sous le pavillon des Provinces-Unies; la flotte de la seule province de Hollande compta dix mille navires, ayant cent soixante-huit mille hommes d'équipage, et la valeur des cargaisons embarquées sur les bâtiments néerlandais dépassa un milliard de francs. Une partie de ce fret était fournie par les industries que les réfugiés de France et des Flandres avaient transportées à Leyde, à Utrecht, à Amsterdam, et qui occupèrent jusqu'à six cent mille ouvriers (velours, lainages, faïences, etc...), ou par la vieille agriculture, par l'élevage, qui resta une des gloires du pays (beurres, fromages, etc...), mais la plus grande part en était due au rôle de commissionnaire général de l'univers que ce peuple assuma et qui lui permit d'accaparer le commerce de toutes les nations; de tous les points du globe, on faisait appel à lui pour se débarrasser des productions superflues du sol et pour se procurer les denrées et les manufactures des autres contrées : « *ses habitants pompaient comme l'abeille le suc de tous les pays* ». On a dit que « la Norvège était leur forêt, les rives du Rhin, « de la Garonne, de la Dordogne, leurs vignobles, l'Allemagne, « l'Espagne et l'Irlande leurs parcs à moutons, la Prusse et la « Pologne leurs greniers, l'Inde et l'Arabie leurs jardins ». Ce monopole des transports maritimes semblait si bien devenu leur propriété que les Espagnols, impuissants à assurer le ravitaillement de leurs colonies, finirent par trouver tout naturel de s'adresser à leurs anciens sujets des Pays-Bas, dont les navires arrivèrent à former la majeure partie de la flotte d'Amérique.

Rien ne contribua à cette prospérité du commerce des Hollan-

dais plus que leurs entreprises coloniales; elles avaient commencé pendant la guerre même : furieux de se voir fermer Lisbonne, les bourgeois de Middleburg, de Leyde, de Harlem, etc... cherchèrent à atteindre eux-mêmes les régions d'où venaient les denrées qu'ils avaient accoutumé d'y acheter. Ils tentèrent d'y arriver par le Nord de l'Europe, par le Nord et le Sud de l'Amérique; c'est ainsi que **Barentz** découvrit le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble (1594-1596), que **Hudson** reconnut les côtes de l'Amérique du Nord (1609), que **Seebald de Wert** (1598) et **Olivier de Noord** (1600) conduisirent leurs flottes dans le Pacifique, que **Lemaire** et **Schouten** (1615-1616) reconnurent, par le **Cap Horn**, une route plus avantageuse aux voiliers que le détroit de Magellan. Mais on n'obtint pas de ces côtés de résultats pratiques et il fallut revenir à la route traditionnelle. **Lindschooten** et **Houtmann** étaient allés en dérober le secret chez les Portugais eux-mêmes, et, en 1597, une expédition réussit à gagner les îles de la Sonde par le Sud de l'Afrique.

Dans toutes les villes des compagnies se formèrent pour faire ce trafic; craignant qu'elles ne fussent trop faibles pour tenir tête à la concurrence étrangère, et qu'elles ne s'épuisassent à lutter les unes contre les autres, le grand pensionnaire **Oldenbarneveldt** les fondit en une seule, qui fut la **Compagnie Générale d'octroi des Indes Orientales (1602)**. C'était une société d'un genre nouveau, destinée à être souvent imitée, en Hollande puis dans le monde entier : le capital social (13 millions environ) était constitué par 2.153 actions de 3.000 florins, et aucun actionnaire ne pouvait être rendu responsable de ses opérations pour une somme autre que ce capital (ce qui distingue les sociétés par actions des autres associations commerciales); dans les grandes villes des Pays-Bas, les actionnaires formaient des **chambres**, dont l'autonomie était assez grande, mais qui ne s'occupaient que d'armements, d'achats et de ventes : toutes les grandes affaires appartenaient à un comité de 17 directeurs, nommé et surveillé par les États Généraux (car l'entreprise eut toujours un caractère d'État très marqué). La Compagnie avait le monopole de la navigation au delà du Cap de Bonne-Espérance et du détroit de Magellan, le

droit d'acquérir des territoires, de les gouverner, de faire pour eux des règlements ayant force de lois, de lever des armées et des flottes, de signer des traités, presque toutes les attributions d'une puissance souveraine.

Cette forte organisation, les traditions d'ordre et d'économie que la Compagnie inculquait à son personnel, l'absence surtout, pendant longtemps, de toute ambition politique, lui assurèrent une fortune prodigieuse. Disposant de ressources infiniment supérieures à ce qu'aurait pu mettre en œuvre un particulier quelconque, la Compagnie s'empara en quelques années de tout le négoce de la Mer des Indes, d'où elle chassa le pavillon portugais; elle avait pour principe de ne pas faire de conquêtes, et se bornait à trafiquer sous la protection des souverains locaux; peu à peu pourtant, ses agents furent conduits à s'assurer des relâches, des asiles contre la tempête ou contre les pillards, des dépôts de marchandises et des marchés; parfois aussi ils durent imposer aux indigènes leur contrôle commercial et politique, ou même s'emparer du sol pour en organiser la culture. Ainsi se constitua un empire immense : le Cap, les Mascareignes, Moka, des comptoirs sur les côtes de Coromandel et de Malabar, toutes les îles de la Sonde, avec Java, où **Batavia** fut fondée en 1619, Ceylan, Formose (de 1625 à 1663); à partir de 1637, les Hollandais furent les seuls Européens admis à commercer au Japon. Mais la possession la plus précieuse aux yeux des Hollandais était les **Moluques**, les îles qui produisaient les épices; les actionnaires en effet ne se souciaient nullement de grandeur politique ou d'extension territoriale : ils visaient seulement à être les premiers « épiciers » du monde. Tout était combiné de manière à tirer de ces établissements le profit le plus fort possible, à maintenir les prix bas en Orient, élevés en Europe : on interdisait la culture des épices dans la plupart des îles, on la restreignait dans les autres à une seule espèce, on faisait brûler une partie de la récolte quand le stock normal était dépassé, pour éviter le surapprovisionnement du marché. Le succès d'ailleurs fut fabuleux : en 1613, chaque actionnaire avait reçu 260 % de son capital! Jusqu'en 1662, les dividendes se maintinrent à 30 % en moyenne et

atteignirent parfois 75 % ; les actions de 3.000 florins en valurent 18.000.

Cet exemple provoqua la formation de la **Compagnie des Indes Occidentales** (1621), dont l'essor fut plus rapide encore. Ce fut d'abord une sorte d'immense entreprise de course dont les vaisseaux firent six cents prises en treize ans, ce qui permit de distribuer plusieurs dividendes de 100 % ; bientôt elle eut un domaine plus étendu et plus riche encore que celui de sa rivale : elle posséda Saint-Eustache, Sainte-Croix, Curaçao, la Guyane, la moitié du Brésil (1624-1661), les établissements des Nouveaux Pays-Bas à l'embouchure de l'Hudson (1615-1664). Mais cette prospérité fut de courte durée : les Portugais chassèrent les Hollandais du Brésil, les Anglais s'emparèrent des Nouveaux Pays-Bas, la paix avec l'Espagne fut suivie de l'interdiction de la course. La Compagnie, réduite à la contrebande dans l'Amérique Espagnole et aux plantations de Surinam, végéta, s'endetta, se ruina et finit par solliciter elle-même sa liquidation (1678).

Toutes ces entreprises avaient créé aux Pays-Bas une richesse et une circulation d'argent dont l'intensité émerveillait les contemporains au moins autant que le bien-être des Hollandais. La création de la **Banque d'Amsterdam** (1596) avait fait de la Hollande le grand marché de l'argent et du crédit, comme elle était déjà celui de toutes les marchandises. Les capitaux y affluaient de partout, sûrs d'y trouver un emploi rémunérateur et une sécurité absolue, et c'était là aussi que venaient s'adresser pour conclure les emprunts nécessaires à leur politique les états besoigneux de tous les partis, amis ou ennemis. Les Pays-Bas étaient ce que sont aujourd'hui la France et l'Angleterre, les grands dispensateurs du crédit et, par là, un peu les maîtres de la vie politique du monde.

On voit quels éléments de force et de grandeur étaient pour les Provinces-Unies le commerce, et la richesse qu'elles lui devaient. C'était là ce qui faisait d'elles une des puissances directrices de l'Europe, que tous jalousaient et dont tous se disputaient l'amitié... et les subsides. Car, de toute autre façon, les Pays-Bas étaient une nation faible : la constitution de la République était mal équili-

brée, ou plutôt les Provinces-Unies n'étaient pas une république, mais des républiques à peine confédérées, sans aucun pouvoir central qui concentrât et unifiât les efforts : elles n'eurent jamais qu'un gouvernement mal obéi, dominé à l'excès par les fluctuations d'une opinion publique impressionnable, en présence de difficultés qui auraient pourtant demandé une sûreté de vues et une énergie surhumaines. Car, si les hommes d'État hollandais devaient par-dessus tout songer au commerce dont vivait le peuple, à cette expansion lointaine qui en faisait une grande puissance, il leur fallait aussi, dans une Europe où tous enviaient leur richesse et haïssaient leurs idées, pourvoir à la sécurité d'un territoire sans frontières, où tout semblait appeler l'invasion, d'une nation opulente, qui redoutait la guerre parce qu'elle compromettait son bien-être, et qui pourtant se refusait aux sacrifices nécessaires pour l'éviter.

L'armée, en effet, était insuffisante et, comme elle coûtait cher, tous les prétextes étaient bons pour la réduire. Quant à la marine, elle fut longtemps la première du monde : les navires hollandais, robustes, aux carènes plates, au centre de gravité placé très bas, étaient d'une stabilité remarquable; peu élevés sur l'eau, portant une voilure où dominaient les voiles carrées, ils dérivaient peu, évoluaient admirablement et tenaient la mer par tous les temps; rudes marins formés par une vie entière passée en mer, officiers et matelots étaient aussi des combattants d'une intrépidité folle, se jetant sur l'ennemi dès qu'ils le voyaient, profitant de leur supériorité manœuvrière pour l'accabler sous une grêle de boulets auxquels il ne pouvait répondre et pour l'achever ensuite en abordant successivement chacun de ses navires avec tous les leurs : de 1580 à 1650, ils ne rencontrèrent pas d'adversaires dignes de leur tenir tête.

De graves défauts diminuaient cependant l'efficacité de cette puissance navale : les navires hollandais, construits pour fréquenter des côtes basses, aux bancs nombreux, tiraient peu d'eau, ce qui nuisait à leur marche; comme voiliers, les Français et les Anglais leur furent vite supérieurs. De plus, la marine néerlandaise ne fut que très tard une véritable marine militaire :

l'organisation des cinq **Amirautés**, conseils élus de bourgeois, sans aucune liaison entre eux, fit de l'administration maritime une anarchie absolue; par économie, on recula longtemps devant la construction de vrais vaisseaux de guerre, et on forma toujours en grande partie les escadres avec des bâtiments particuliers assez mal armés : pour les commander, on n'eut que des marins du commerce que rien ne préparait à ce rôle d'officiers de guerre, ou même des jeunes gens riches et incapables, nommés capitaines pour des raisons électorales. Les faciles succès des guerres espagnoles furent même à certains égards plus nuisibles qu'utiles : ils firent croire aux Hollandais que des aventuriers héroïques comme **Heemskerke**, **Piet Heim**, **Martin Tromp** étaient les premiers amiraux de tous les temps, que tout l'art de la guerre consistait à joindre l'ennemi et à le combattre du plus près possible; marins avant tout, ils manquèrent de discipline et d'esprit militaire. Plus tard, ils acquirent ces qualités, grâce à l'organisateur incomparable que fut **Ruyter**; mais auparavant il avait fallu que de véritables désastres vinssent leur apprendre que, sur mer comme sur terre, il n'est de grandeur et de force durables que, par l'organisation, et cette réforme elle-même arriva trop tard pour sauver leur fortune.

L'Angleterre, au XVI^e siècle, était encore une nation toute continentale et agricole, dont rien ne faisait prévoir la merveilleuse fortune; elle abandonnait à des étrangers, Allemands, Flamands, Italiens, tout le transport des matières fort nombreuses qu'elle fournissait déjà au trafic (laines, blés, étain, cuivre, etc...), et les Hanséates pouvaient venir impunément ravager ses côtes pour lui imposer le maintien d'un régime commercial désastreux. Ses prétentions à la **Souveraineté des Mers anglaises** que ses rois maintinrent toujours avec énergie avaient un caractère tout féodal, presque territorial : c'était parce qu'ils étaient les maîtres de ses deux rives qu'ils voulaient être reconnus comme les seigneurs du **Canal**; toute leur ambition était tournée du côté de la terre, vers des conquêtes en Écosse ou en France. Quand les circonstances l'exigeaient, ils formaient une flotte comme ils pouvaient, souvent

en la louant à l'étranger, mais en temps ordinaire quelques navires de superbe apparence pour promener leur pavillon sur les « mers britanniques » leur suffisaient; même les leçons de la guerre de Cent Ans n'avaient pu secouer cette apathie et faire désirer à la nation une autre puissance navale que la vaine primauté d'honneur qu'elle estimait devoir à sa situation géographique.

Tout changea pendant la période qui suivit les découvertes, la période de la Réforme, et de la révolution politique et sociale qui l'accompagna : comme partout, la diminution du prix de l'argent provoqua une crise grave; la décadence momentanée de la pêche (contre-coup de la suppression des abstinences), la disparition de la classe moyenne (*yeomen*) et de la petite propriété (résultat du développement de l'élevage) jetèrent des milliers d'hommes sur le pavé des villes; les ouvriers de culture et d'industrie, sans cesse grossis par le flot des réfugiés protestants qui arrivaient du continent, souffrirent cruellement de la modicité des salaires. Tous jetaient un œil d'envie sur les richesses des Espagnols qu'ils avaient appris à connaître pendant la courte période du rapprochement, sous Philippe et Marie (1554-1556); mieux instruits par les ouvrages du « professeur royal d'histoire navale » **Hakluyt**, entraînés par la propagande de ses amis **Humphrey Gilbert** et **Walter Ralegh**, les grands, la reine elle-même commençaient à se demander pourquoi leur pays n'aurait pas sa part de ces mondes nouveaux.

Tous les efforts pour gagner les Indes par les mers polaires n'avaient abouti qu'à procurer à l'Angleterre le maigre trafic d'Arkhangelsk; on ne fut pas plus heureux par le Nord de l'Amérique; **Hudson** (1607-1611), **Baffin** (1614), **Fotherby** (1615) n'y rencontrèrent que solitudes glacées et détroits impraticables. Les Espagnols avaient donc pris tout ce qui dans le monde pouvait avoir quelque valeur! Allait-on en laisser la jouissance, sans tenter de leur faire rendre gorge, à ces étrangers, à ces ennemis, à ces papistes? C'eut été un crime contre la patrie et la religion! Déjà les « chiens de mer » avaient commencé leurs randonnées épiques : les **Hawkins, Drake, Lancaster, Cavendish**, négriers et contrebandiers, bandits et pirates, revenaient avec des navires chargés d'or et

d'épices, dépouilles de l'Amérique et des Indes ; ils furent vite les plus populaires des héros nationaux : la reine elle-même, par avarice et par sympathie, applaudissait à leurs entreprises. A partir de 1580, sur toutes les mers, les navires anglais saisirent toutes les occasions de donner la chasse aux Espagnols. La religion, la politique envenimèrent la querelle, et l'**Invincible Armada** eut mission de conquérir l'Angleterre, de détruire ce nid d'hérétiques et de pillards (1588).

L'Angleterre ne put lui opposer que des forces insuffisantes ; mais la guerre de course lui avait formé des marins expérimentés et résolus : d'instinct, ils attaquèrent l'ennemi au large au lieu de l'attendre sur les côtes et leur audace eut le succès que l'on sait ; une seconde (1591), une troisième tentatives d'invasion échouèrent ! Les exploits des corsaires continuaient : ils allaient maintenant braver l'ennemi jusque dans ses ports, et la Corogne, Lisbonne, Cadix, virent des escadres anglaises victorieuses ; l'empire espagnol d'Amérique commençait à trembler sur ses bases ; l'Espagne, dès qu'elle le put, traita pour limiter ses pertes. La mort d'Elisabeth, l'usurpatrice, l'avènement d'un roi légitime, fils de la catholique Marie Stuart, furent les prétextes dont elle colora sa défaite et son abaissement (1604).

L'Angleterre, elle, ne s'y trompa pas : pour la première fois, la grandeur du rôle qu'elle était appelée à jouer lui apparut et ses hommes d'État formulèrent à l'envi cet évangile politique nouveau : « *Whosoever commands the sea, commands the trade; who-* « *soever commands the trade of the worlds, commands the riches of* « *the worlds, and consequently the world himself,* » professait Ralegh, et Bacon concluait : « *The rule of the sea is the epitome of* « *monarchy.* » Tout enorgueillie de sa puissance, qu'elle venait de se révéler à elle-même, la nation en reporta la gloire sur la souveraine qui avait été l'âme de la résistance, et, malgré ses faiblesses, malgré le peu qu'elle fit réellement pour la marine et le commerce, le nom d'Elisabeth reste pour les Anglais l'un des plus chers de leur histoire.

L'œuvre commencée se poursuivit sous les Stuarts : en dépit de leur impopularité, ces rois firent beaucoup pour la marine : en

1649, la flotte comprit 71 navires, dont 38 de plus de 500 tonneaux ; grâce à une famille d'ingénieurs distingués, les **Pett**, qui pendant plus d'un siècle furent à la tête des arsenaux et qui dirigèrent leur activité d'après des vues pratiques et militaires, certains de ces navires étaient les plus beaux du monde, très supérieurs à ceux des Hollandais ; l'administration aussi était la meilleure des administrations navales existantes, et, depuis que l'on avait substitué à l'arbitraire du Grand-Amiral l'autorité disciplinée et systématique des bureaux (**Admiralty Board** et **Navy Board**), la marine anglaise était la mieux approvisionnée, la mieux entretenue, la plus constamment prête à l'action qui fût au monde.

Mais comme tout cela restait au-dessous des aspirations de la nation ! On aurait voulu que la marine fût toujours en activité, toujours employée, sans marchander, à étendre le nom et la clientèle de l'Angleterre dans le monde ; et tout ce que la royauté avait à son actif, c'étaient les abus et le gaspillage que révéla l'enquête parlementaire de 1613, c'était l'avortement de l'expédition d'Alger (1620), l'échec humiliant de Cadix (1625), la faillite que fut pour la marine l'affaire de la Rochelle (1629) ! L'irritation que cet abaissement momentané du pavillon anglais provoqua fut pour beaucoup dans le mouvement d'opinion qui finit par emporter la dynastie et la royauté.

Car le peuple entier s'était jeté avec fureur dans la voie de l'expansion maritime : tandis qu'en 1615 Londres ne pouvait armer que dix navires de plus de 200 tonneaux, il y en avait en 1630 cent dans le seul Newcastle ; le pavillon de la Hanse avait disparu des ports de l'Europe Occidentale et, dans la Méditerranée, les commerçants anglais, jadis inconnus, égalaient, dépassaient les Français. Londres, Newcastle, Bristol étaient des ports actifs et riches ; grands seigneurs, bourgeois, pauvres gens, tous prodiguaient leur argent et leurs personnes dans ces entreprises lucratives.

On formait déjà des établissements outre-mer ; dès 1590, Ralegh, élève de Coligny, avait prêché la création de nouvelles nations, protestantes, au delà de l'Océan ; si son rêve de conquête

de l'**Eldorado** échoua lamentablement, sa **Virginie** devint vite une colonie, riche par la culture du tabac, qui eut 25.000 habitants en 1625. La politique royale, à son insu, vint donner une extension nouvelle à ce mouvement : à partir de 1620 commencèrent à affluer en Amérique les dissidents religieux à la recherche d'une patrie où leur conscience fût libre; le gouvernement qui les pourchassait en Europe les toléra dans le Nouveau Monde, où ils fondèrent **New-Plymouth** (1625), le **Massachusetts** (1629), **Rhode Island** (1635), le **Connecticut** (1638) qui, avec le **Vermont**, le **New-Hampshire** et le **Maine**, constituèrent le groupe de la **Nouvelle-Angleterre.** La population se multiplia vite dans ces pays où les indigènes étaient clairsemés et d'où disparurent aussitôt ceux qui auraient pu devenir gênants : vers 1660, elle dépassait 100.000 habitants. Ces colonies, il est vrai, ne produisaient que la nourriture de leurs habitants et on les dédaignait un peu.

On s'enorgueillissait au contraire des nombreuses **îles** que l'on avait occupées : **Bermudes, Bahamas, Iles Turques, Petites Antilles** surtout, avec la **Barbade, Saint-Christophe, Antigoa, Nevis, Montserrat**, etc... Pour les peupler plus vite, pour leur fournir les bras que réclamait la culture, on y transporta en masse des convicts, des condamnés politiques, des esclaves noirs surtout, dont le commerce allait faire la fortune de **Liverpool** ; en 1650, il y avait là 150 ou 200.000 habitants et 400 navires y venaient charger tous les ans.

Les Indes Orientales avaient aussi attiré les Anglais ; mais la **Compagnie des marchands de Londres trafiquant aux Indes Orientales** (1599) ne s'occupa longtemps que de fructueuses opérations commerciales ; vers 1630, quand on la réunit à une autre compagnie du même genre, elle avait 21 comptoirs, 8 dans l'Hindoustan même, les autres en Malaisie, aux Moluques, en Chine; ce furent les violences des Hollandais qui l'obligèrent à se transformer en puissance politique, pour assurer la sécurité de ses agents ; sa première acquisition territoriale fut **Madras** (1639) ; elle ne posséda un établissement au Bengale qu'en 1650.

Cette activité montre le désir qu'avait l'Angleterre de s'enrichir par la navigation et le commerce. Aussi, dès que le pays

se fût donné un gouvernement qui partageait ses sentiments, la politique et l'administration navales revêtirent un caractère nouveau. Alors commença à se dessiner cette tendance caractéristique de l'Angleterre à associer étroitement les pouvoirs politiques et la nation entière à la création et à la vie de la flotte, au lieu d'en faire le domaine d'une classe ou d'une administration fermées et comme isolées du reste du pays; ce furent des comités du Parlement qui dépensèrent sans compter pour acheter et construire des navires (71 de 1649 à 1654), pour leur donner des canons et des équipages, pour les mettre en état et les faire naviguer. Les états-majors, jadis composés de gentilshommes choisis par la faveur, furent reconstitués avec des officiers de l'armée de terre, austères puritains, ignorant tout de la mer, mais y apportant ce que n'avait encore jamais eu aucune marine, un esprit de discipline et de méthode poussé jusqu'à la minutie, un goût prononcé pour l'offensive et la bataille d'écrasement, un sens éclairé de la stratégie : et pour leur apprendre leur métier, ces capitaines et ces amiraux improvisés eurent la meilleure école qui ait jamais été : trois années de campagnes ininterrompues contre la partie de la flotte qui avait embrassé la cause royale et qui, sous le commandement du Prince Rupert, les entraîna en Espagne, dans la Méditerranée, sur les côtes d'Afrique, en Amérique, toujours naviguant, toujours combattant. En 1650, l'Angleterre avait une marine, comme elle avait une armée, tout à fait **New Model**.

Plus encore que la faiblesse de la flotte de guerre, les républicains ne pouvaient supporter que le commerce extérieur des Iles Britanniques fût toujours en grande partie entre les mains des étrangers, qu'elles restassent dans la dépendance économique des Pays-Bas, parce qu'ils possédaient des navires dix fois plus nombreux que les leurs. Des écrivains, **Mun**, **Gage**, avaient montré le mal, indiqué le remède : il fallait assurer l'autonomie commerciale de l'Angleterre, lui donner la richesse en lui permettant d'exploiter les marchés étrangers, ceux des pays nouveaux surtout; le gouvernement pouvait, s'il le voulait, provoquer cette transformation, forcer la nation à se créer la marine qui lui man-

quait, la contraindre à coups de mesures législatives à construire des navires, exclure les étrangers de ses ports, en attendant qu'on allât leur faire concurrence chez eux. Dans l'état d'enthousiasme où vivait l'Angleterre, ces vues n'eurent pas de peine à triompher et, le 9 octobre 1651, fut promulgué l'**Acte de Navigation**.

Par cette loi célèbre, qui allait rester pendant deux siècles la charte économique de l'Angleterre, **il était interdit à tout navire étranger de transporter en Angleterre des marchandises autres que celles qui provenaient du sol de son propre pays ou qui y avaient été manufacturées** : tout autre commerce, et nommément ceux d'Afrique, d'Asie, d'Amérique, du Levant et du Nord, étaient réservés aux navires anglais, c'est-à-dire **aux navires construits en Angleterre, appartenant à un propriétaire anglais, commandés par un capitaine anglais** (un acte de 1664 ajouta : « **et montés par un équipage aux trois quarts anglais** »). En 1652, ce régime fut étendu aux colonies, qui ne purent désormais recevoir que des navires anglais dans leurs ports.

Ces dispositions, qui devaient obliger les Anglais à se faire eux-mêmes marins pour aller chercher au loin les denrées dont ils avaient besoin, n'avaient rien de nouveau ni d'original : en Espagne, en France, en Angleterre même on en avait, à bien des reprises, édicté d'analogues ; mais cette fois elles furent appliquées.

C'étaient les Hollandais que ces mesures visaient, et atteignirent; car toute leur richesse venait, non des produits de leur sol, mais de l'impôt qu'ils prélevaient sur les autres nations en leur fournissant les denrées des pays éloignés, des Indes principalement : ils ne pouvaient accepter l'Acte de Navigation sans consentir à la ruine d'une des branches les plus florissantes de leur commerce.

Au reste, la querelle entre les deux pays était depuis longtemps inévitable : les Hollandais n'avaient jamais pu se résigner à admettre les prétentions des Anglais à la souveraineté de la Manche et de la Mer du Nord, à y abaisser leur pavillon devant le leur, à leur payer une taxe pour y jeter leurs filets. Aux ordres du roi enjoi-

gnant à ses capitaines de visiter et de faire payer les navires néerlandais, les États Généraux avaient répondu en faisant escorter leurs pêcheurs par des bâtiments de guerre et, bien des fois, le canon avait parlé; les deux pays s'étaient passionnés pour ce qu'ils croyaient leurs droits : à Grotius, soutenant dans son *Mare liberum* que l'Océan était un domaine libre, ouvert à tous, où nul n'avait de droits supérieurs aux droits des autres, Selden avait opposé, par le *Mare clausum*, la doctrine que les mers britanniques étaient la propriété naturelle du peuple anglais.

Aux îles de la Sonde, c'étaient au contraire les Hollandais que la concurrence anglaise gênait et exaspérait comme un attentat contre leur droit de propriétaires souverains; ils avaient cherché à les éliminer par tous les moyens : en 1623, ils étaient allés jusqu'à faire massacrer tous les Anglais d'Amboine; aucune réparation n'avait encore été accordée et tous les cœurs anglais étaient d'accord pour réclamer le châtiment de ce crime.

Plus récemment, la sympathie que les Hollandais avaient témoignée à la cause de Charles II, beau-frère du prince d'Orange, l'accueil fait chez eux à la famille royale, l'assassinat, resté impuni, de l'ambassadeur du Parlement à La Haye, Dorislaüs, avaient porté l'irritation des Anglais à son comble. Toute la nation voulait la guerre : l'Acte de Navigation en était la marque indéniable : la façon dont il fut appliqué, les saisies, les arrestations de navires qui se multiplièrent le montrèrent mieux encore; le gouvernement des Provinces-Unies désirait pourtant tellement le maintien de la paix qu'il s'obstina, contre toute vraisemblance, à le croire possible; il envoya des ambassadeurs pour représenter qu'une guerre entre deux nations républicaines et protestantes, deux nations sœurs, serait un malheur et un crime, et pour demander le retrait de l'Acte de Navigation (décembre 1651). Reprenant une proposition que les Hollandais, pressés par la nécessité, avaient eux-mêmes faite en 1575, Vane et Bradshaw répondirent qu'il y avait un moyen de tout arranger : on n'avait qu'à réunir les deux républiques en une seule confédération perpétuelle que gouvernerait un conseil commun, — siégeant à Londres.

C'était demander aux Pays-Bas de devenir une province anglaise;

les délégués des États-Généraux n'avaient plus qu'à se retirer. De cette rupture des relations à une lutte ouverte, le passage fut rapide; le prétexte en fut fourni par des questions relatives au **droit de visite** que l'Angleterre prétendait exercer dans la Manche, étant en état de guerre avec la France. La guerre fut déclarée le 7 juillet 1652; mais déjà les hostilités étaient commencées : le 12 mai, les croiseurs anglais avaient attaqué et pillé dans le Canal un convoi venant de Livourne; le 27, la flotte de **Tromp** avait rencontré près de Douvres celle du Parlement que commandait **Robert Blake**; sommée d'abaisser son pavillon en reconnaissance de la suprématie britannique, elle avait répondu par une décharge de tous ses canons : une bataille s'en était suivie, sanglante et confuse, après laquelle les deux armées s'étaient retirées chacune de son côté, toutes deux cruellement éprouvées et affaiblies.

Mais peu importait le succès : ce qui était grave, c'était que les Hollandais, jusque-là toujours victorieux, maîtres absolus des mers sans même avoir besoin de combattre, venaient de trouver en face d'eux des adversaires résolus à lutter, décidés à leur enlever et cette suprématie maritime dont ils se glorifiaient et les avantages matériels qu'elle leur rapportait : l'ère des grandes luttes navales était ouverte! Elles devaient se poursuivre, avec des chances diverses et un acharnement toujours croissant, jusqu'au jour où une puissance victorieuse finirait par se trouver la maîtresse absolue des mers, et du commerce, dans l'univers entier.

CHAPITRE II

LA MARINE DU XVII[e] SIÈCLE : LA GRANDE GUERRE NAVALE ET LA LUTTE ENTRE L'ANGLETERRE ET LES PAYS-BAS.

I. Les flottes de ligne et les batailles navales.

Les guerres qui commençaient allaient étrangement différer de celles qui avaient précédé. Cette époque est en effet celle où naissent véritablement les marines modernes, construites, organisées en vue de la guerre : les amiraux, ayant entre les mains des moyens d'action appropriés aux fins que leur assigne la politique, vont découvrir, inventer presque les lois de la grande guerre et de la stratégie, créer de toutes pièces une tactique rationnelle, et les résultats seront si parfaits que tous les progrès de l'art pendant deux siècles n'y ajouteront rien : de même que le navire de mer à voiles, le navire des navigations du large et des courses lointaines, est sorti définitivement constitué de l'ère des grands voyages de découvertes, de même la période suivante, celle des luttes décisives pour l'hégémonie maritime, a enfanté le type parfait du bâtiment de combat à voiles, le **vaisseau de ligne** : pour mettre fin au règne de l'un et de l'autre il n'a rien fallu de moins que l'avènement de la machine à vapeur, et de l'artillerie rayée lançant des projectiles explosibles.

Prépondérance de l'artillerie. — L'évolution qui s'accomplit alors fut toute militaire : la navigation, la manœuvre restèrent pour longtemps ce que les avaient faites les savants et les marins de la Renaissance. Mais les armes se perfectionnèrent, et par elles se trouva déterminé le caractère nouveau de la guerre navale. L'Ar-

tillerie, jusque-là bonne surtout à effrayer Montaigne estimait que l'on ferait mieux de renoncer à s'en servir, devint l'arme essentielle, celle qui assurait les résultats décisifs : quand un affût à roues, facilement mis en mouvement à l'aide de cordages et de palans, eut remplacé l'informe assemblage de madriers qui jusque-là en tenait lieu, les canonniers purent viser, atteindre les parties vitales d'un bâtiment ennemi; quoique la portée fût encore bien faible (6 à 700 mètres au maximum), on vit des navires avariés, désemparés, parfois coulés par les projectiles.

L'abordage demeurait possible, au moins entre bâtiments isolés; mais plus le tir de l'artillerie se fit rapide et précis, plus il devint imprudent de s'exposer à courte distance au feu d'un ennemi intact; c'eût été se faire exterminer en pure perte. Aussi l'abordage, en dépit de la séduction qu'il garda toujours pour les amoureux de belles estocades, devint-il de plus en plus rare : théoriquement, il restait un moyen d'avoir raison d'un adversaire désemparé et épuisé; nous ne voyons pas qu'il ait joué un rôle important dans une bataille d'escadres, à partir du jour où il exista des flottes de guerre dignes de ce nom.

Décadence de la marine à rames. — Le premier effet de cette puissance nouvelle de l'artillerie fut de mettre fin à l'antique supériorité des bâtiments à rames sur les voiliers : comment ces navires de faible échantillon, surchagés d'hommes et de matériel, auraient-ils affronté le feu des vaisseaux? un *Soleil Royal* crachait par bordée 1.386 livres de fer, la *Réale*, la plus grande galère de France, 108! En 1689, le vaisseau le *Bon*, attaqué par trente galères espagnoles, leur tint tête toute une journée et finit par s'en faire abandonner : quatre cents hommes en avaient vaincu six mille! Contre un fait pareil, que pouvaient valoir les arguments des défenseurs des galères?

Car la marine à rames conservait des partisans. Par un singulier point d'honneur, les peuples méditerranéens considéraient les galères comme une sorte d'institution nationale, à laquelle ils ne pouvaient renoncer sans se diminuer. En France en particulier on continua à attribuer à ces navires démodés une valeur de

premier ordre; non content de celles de Marseille, Louis XIV en eut à Rochefort, à Brest, à Dunkerque; on voulait en faire des remorqueurs, des éclaireurs, des garde-côtes! En réalité, cette étrange obstination ne servit qu'à nous faire consacrer une partie considérable de notre budget à l'entretien d'une arme surannée et inefficace, et servit d'autant nos adversaires. Les galères ne disparurent des contrôles qu'en 1773; certaines marines, comme Gênes et la Suède, en gardèrent jusque dans les premières années du XIX^e siècle.

Les brûlots. — Une autre arme avait un instant paru appelée à jouer un rôle capital dans les combats. Pendant leurs guerres contre les Espagnols, les Anglais et les Hollandais avaient fait un grand emploi des **brûlots**. C'était un engin terrible, une arme de **destruction totale**, à une époque où le canon lui-même faisait difficilement des blessures mortelles à un navire. Aussi sa vogue fut-elle un instant prodigieuse; on vit des vaisseaux, des escadres abandonner leur poste à la simple vue de quelques-unes de ces machines incendiaires.

Mais ce prestige fut éphémère : les escadres de ligne se couvrirent par des flottilles d'embarcations chargées de remorquer et de détourner les brûlots; on apprit à les éviter par de brusques évolutions au bon moment, et surtout les progrès de l'artillerie furent tels qu'un brûlot ne put plus, sans folie, tenter d'aborder un vaisseau intact et sur ses gardes : il eût été coulé vingt fois avant d'être à portée d'agir. Aussi cessa-t-on d'employer ces bâtiments au combat : la bataille de Toulon (1744) est la dernière où un brûlot ait tenté, d'ailleurs en vain, une attaque en pleine mêlée. Des navires portant ce nom continuèrent à figurer sur les listes; ils pouvaient rendre des services dans certaines circonstances spéciales, contre des navires au mouillage, contre des équipages démoralisés (affaire de l'île d'Aix en 1809, guerre de l'indépendance hellénique, etc...); dans une bataille navale véritable il n'y avait plus de place pour eux.

Le vaisseau de ligne. — Il n'y en avait plus que pour le canon. Aussi tous les efforts des constructeurs tendirent-ils à faire les

Le *Henri Grâce à Dieu* (XVI^e^ siècle)

D'après un tableau de Holbein.

vaisseaux aussi forts d'artillerie que possible. Il ne fallait pas songer à augmenter le calibre des pièces : quoique l'on ait fondu sous Louis XIV des pièces de 68 et 100 *livres de balle*[1] on ne les employa jamais sur les navires; aucune coque n'eût résisté aux efforts causés par leur tir et la mise en mouvement de pareilles masses eût excédé ce que l'on pouvait faire à bras d'homme : le calibre de 36 est le plus fort dont on ait usé couramment à la mer. On chercha plutôt à multiplier le nombre des canons : les vaisseaux du premier rang en portèrent 104, 112, 130. On ne put faire davantage, la construction en bois ne se prêtant pas à la réalisation de bâtiments plus longs ; la manœuvre en aurait d'ailleurs été par trop malaisée ; déjà les trois ponts étaient de mauvais navires de mer, dérivant beaucoup et sujets à des accidents fréquents; on ne les conservait, surtout pour porter les pavillons amiraux, que parce qu'ils étaient de magnifique apparence, commodes à habiter et formidables au combat.

La puissance individuelle des bâtiments étant ainsi limitée, il ne restait qu'un moyen d'être plus fort que l'ennemi : lui opposer un nombre de navires supérieur. On fut donc amené à mettre en mer des flottes de plus en plus nombreuses (jusqu'à cent cinquante voiles pendant les guerres anglo-hollandaises). Encore fallait-il que ces armées fussent en état d'utiliser leur supériorité numérique, que les unités qui les composaient puissent s'appuyer, se soutenir, se renforcer les unes les autres. Le tir en pointe étant interdit aux voiliers, toute leur force se trouvait par le travers, dans les longues **batteries** d'entrepont où se superposaient les canons; l'avant et l'arrière étaient d'ailleurs leurs parties faibles à cause des coups d'enfilade; tout naturellement, pour combattre, ils présentèrent le flanc à l'ennemi et au vieil ordre de bataille, de front ou en croissant, se substitua un ordre nouveau, la **ligne de file**. Chaque vaisseau y faisant route dans les eaux de

1. On sait que, jusque dans la seconde moitié du XIX^e^ siècle, on a distingué les différents modèles d'artillerie non pas comme aujourd'hui en indiquant le diamètre de l'âme à la bouche, mais par le poids du projectile sphérique plein qu'ils pouvaient lancer à charge normale.

celui qui le précédait, tous purent mettre en jeu leur artillerie sans être gênés ni masqués par leurs voisins. Mais pour que cette formation ne fût pas périlleuse, il importait que toutes les unités de la ligne fussent douées d'aptitudes équivalentes à marcher et à gouverner, capables d'évoluer et de manœuvrer ensemble sans se déranger ni se séparer, que d'un bout à l'autre la ligne fût également forte et résistante, qu'aucun bâtiment coulé ou désemparé n'en vint rompre l'unité. L'**homogénéité** des escadres fut donc une qualité indispensable, qui fit successivement rejeter hors du corps de bataille tous les navires trop faibles. En 1650 encore le gros des flottes hollandaises était formé de vaisseaux de Compagnies, armés vaille que vaille de canons de 9 ou de 12 ; l'expérience montra que l'emploi de telles unités était plus dangereux qu'utile, et toutes les escadres se composèrent bientôt de bâtiments construits et armés exclusivement pour la guerre. Ainsi se trouva définie, dès l'époque de Louis XIV, la notion fondamentale du **vaisseau de ligne** : ce fut le vaisseau capable de figurer dans une ligne de bataille.

Tout dans ces navires fut conçu en vue du combat et du combat par le feu ; on leur donna une artillerie formidable, égale, en poids, au dixième de leur déplacement, on les fit robustes et solides, quitte à sacrifier quelques qualités de marche et de manœuvre, pour leur permettre de résister à l'ébranlement causé par la décharge de leurs canons, on augmenta l'épaisseur de leur bordé (jusqu'à 11 pieds sur certains espagnols) pour les rendre impénétrables aux boulets. Leurs dimensions s'accrurent jusqu'aux limites extrêmes de ce que permettait la construction en bois : tandis que les plus gigantesques galions de l'Armada ne dépassaient guère mille tonneaux, le *Soleil Royal* en déplaça 2.700 et, à partir de 1700, le tonnage moyen des grands vaisseaux fut de 1.500 tonneaux.

Dès la seconde moitié du XVII^e siècle, ces navires étaient ce qu'ils devaient rester jusqu'à la fin de la marine à voiles : de gros bâtiments courts (d'une largeur égale, au moins, au quart de la longueur), avec une proue renflée, très basse, qui se releva peu à peu, et en poupe un grand tableau carré que couronnait

un immense fanal. Très chargés dans les hauts, ils virent pourtant disparaître les uns après les autres les trois ou quatre étages de **châteaux** dont ils étaient surmontés comme d'une citadelle en cas d'abordage; ils finirent par n'avoir plus qu'un gaillard d'avant, et à l'arrière une simple dunette que complétaient en poupe quelques galeries superposées. Extérieurement, ils étaient peints de couleurs éclatantes, couverts de dorures et de sculptures, dont on diminua peu à peu l'importance, à la grande colère des officiers et des artistes. A l'intérieur, ils étaient partagés en deux ou trois étages, ou **entreponts**, presque toujours sans aucune cloison transversale: un **faux-pont**, placé au-dessous du dernier entrepont, rendit plus tard de grands services en permettant une surveillance constante des fonds et de la flottaison. Quoique l'on eût proposé depuis longtemps de la recouvrir de plomb ou de fer-blanc, la carène restait exposée sans défense à toutes les causes de dépérissement qui la détérioraient rapidement; on se borna à l'enduire de goudron, de poix ou de suif pour la conserver, ce qui nécessitait de fréquents **abatages en carène**, opérations difficiles et même dangereuses; on chercha bien à y suppléer, comme faisaient les Anglais, par l'emploi de **formes de radoub**, mais le nombre en était encore très faible à la fin du XVII^e^ siècle.

Le gréement était celui d'un trois-mâts de nos jours, à quelques différences près : une voile latine, l'**ourse d'artimon**, tenait lieu de brigantine, et le beaupré, brisé en son milieu, surmonté d'une hune et d'un mâtereau vertical, portait deux voiles carrées, le **perroquet de beaupré** et la **civadière**, celle-ci presque au ras de l'eau, pour favoriser les mouvements d'arrivée; les voiles hautes, huniers, perroquets, cacatois, petites et munies d'une seule bande de ris, ne servaient que par beau temps; les vergues n'ayant pas de marchepieds, la manœuvre se faisait des hunes, qui étaient fort grandes et armées de **perriers** pour le combat rapproché. On se servait beaucoup des ancres et des embarcations pour faire évoluer les navires; mais les ancres, légères et fragiles, étaient d'un secours médiocre, et les embarcations, trop peu nombreuses (trois au maximum), ne pouvaient souvent

être mises à l'eau, faute de bossoirs. Si l'on ajoute que les câbles, de chanvre, cassaient fréquemment, que la voilure était d'une surface insuffisante, que les superstructures offraient une prise énorme au vent, on comprendra que la manœuvre de ces gigantesques machines fût très compliquée et que les meilleurs marins se montrassent d'une prudence, voire d'une timidité extrêmes. La navigation d'hiver, par gros temps, dans les mers du Nord surtout, était réputée dangereuse, impraticable pour les vaisseaux de haut bord; presque toujours, les escadres désarmaient à l'automne pour ne reparaître au large qu'au printemps.

A côté des vaisseaux figuraient dans les flottes un grand nombre de bâtiments inférieurs, destinés à servir de répétiteurs de signaux, d'éclaireurs, d'avisos, d'estafettes; **barques longues, chaloupes, senaus, corvettes**, etc... Plus grandes et mieux armées, les **frégates**, qui dérivaient, dit-on, des bâtiments à rames, étaient des croiseurs : on les employait à toutes sortes de missions et surtout à la course contre le commerce ennemi. A partir du XVIII^e siècle, on donna le nom de frégates aux bâtiments à une seule batterie couverte, portant moins de cinquante canons, à qui fut en effet dévolu ce rôle. Il y avait encore une foule de navires spéciaux, **galiotes** garde-côtes, **bombardes** pour les sièges, **flûtes** pour les transports, bâtiments de servitude (ou **bâtiments interrompus**) pour les ports, etc...

Seuls les vaisseaux de ligne comptaient au combat. D'un pays à l'autre ils se ressemblaient tous; les Hollandais avaient beau être plus petits, faibles d'échantillon, et appropriés à la navigation sur les bas-fonds et près des côtes, les Anglais plus fins de voile et plus armés, les Français plus somptueux, mieux construits et « d'un plus beau combat », ce n'en étaient pas moins des variantes d'un type unique. Dès 1660, toutes les marines européennes étaient comparables entre elles : seuls le nombre, l'organisation, la valeur, la science de la guerre faisaient leur supériorité ou leur infériorité.

La guerre d'escadres et la bataille en ligne. — Entre des flottes

de ce genre, la guerre ne pouvait plus être ce qu'elle avait été jusque-là; les pillages et les incursions en quoi elle consistait jadis devenaient trop difficiles : la présence au large ou dans les eaux territoriales d'une force navale capable de s'y opposer suffisait à empêcher de les tenter et le plus fort ne pouvait songer à entreprendre des opérations de ce genre qu'après s'être débarrassé de cette menace qui aurait paralysé son action. **Détruire, ou réduire à l'impuissance les forces navales organisées de l'ennemi,** voilà quel devait être, à la guerre, le premier objectif. Ce résultat atteint, il devenait facile de réduire le vaincu à merci, en s'en prenant à son commerce, à ses colonies, à son territoire même.

Mais, d'abord, toujours, il fallait être **maître de la mer** : si une meilleure préparation, un prestige incontesté n'assuraient pas dès le début à l'un des adversaires une supériorité tellement manifeste que l'autre, intimidé et désespérant de lutter, se renfermât dans ses ports où il n'y avait plus qu'à le bloquer, il n'existait qu'un moyen de s'affirmer le plus fort, la **bataille**, que dès ce moment les grands amiraux s'habituèrent à vouloir et à chercher. Avec le XVII^e^ siècle commence le règne des grandes **batailles d'escadres,** jusque-là rares et accidentelles.

Une telle bataille se présente essentiellement sous l'aspect d'une canonnade entre deux files de vaisseaux de ligne. Mais, à défiler ainsi, aux mêmes amures ou à contre-bords, en échangeant à grande distance des bordées le plus souvent inefficaces, on ne risquait guère, l'expérience devait le montrer assez vite, d'obtenir des résultats sérieux. Pour qu'une bataille eût une influence quelconque sur la marche des événements, pour qu'il y eût un vainqueur et un vaincu, il fallait ou que la supériorité de l'une des deux flottes en matériel ou en personnel fût accablante, de par sa préparation antérieure, ou que l'un des adversaires réussît à provoquer un **événement** qui rompît l'équilibre et lui permît d'anéantir une partie de l'escadre ennemie : c'est ainsi qu'il pouvait **doubler** la ligne adverse en la contournant par une de ses extrémités et accabler son avant-garde ou son arrière-garde réduite à combattre des deux bords (Tourville à Bévé-

ziers)[1], — ou encore la **couper** en profitant d'une trouée, accidentelle ou provoquée, et écraser les unes après les autres les fractions ainsi isolées (Rodney aux Saintes), — ou enfin, comme Ruyter, Suffren, Nelson, arriver, grâce à une sage **économie des forces**, à faire porter tout son effort sur une partie de l'escadre ennemie, le reste étant maintenu hors d'état de prendre part à la lutte par une savante utilisation des temps et des lieux.

Toutes ces manœuvres appelaient des parades que l'on apprit à connaître et l'art de la guerre sur mer se constitua en une escrime compliquée, dont le chapelain de Tourville, le Père Hoste, formula les préceptes, et qui fut la même pour toutes les nations. La bataille navale finit par devenir une sorte de jeu où tout était réglé, prévu, invariable : les armées se présentaient au combat correctement formées sur une ligne au plus près du vent (position qui permettait de passer le plus facilement aux autres allures) ; la simultanéité des mouvements, l'exécution immédiate des ordres étaient assurées par le système des **signaux par pavillons**, que la marine anglaise avait inventé ou du moins perfectionné au temps du duc d'York. Les deux escadres commençaient par **se disputer le vent**. Car la position **au vent** qui « était attaquante » passait aux yeux de beaucoup pour avoir en soi une vertu qui à elle seule suffisait presque pour assurer la victoire ; elle permettait à un amiral résolu d'imposer sa manœuvre à l'ennemi, de le couper ou de le tourner ; elle laissait plus d'hommes disponibles pour le service des pièces, les incendies et les voies d'eau au-dessous de la flottaison y étant moins à redouter, et son feu en était d'autant plus nourri ; le vent, de plus, chassant vers l'ennemi un épais nuage de fumée, diminuait la précision de son tir. Pourtant la position sous le vent avait aussi ses partisans, surtout en France : on disait qu'elle permettait une meilleure utilisation de l'artillerie, les vaisseaux au vent ayant souvent leur batterie basse mangée par la mer, que l'on pouvait y accabler de bordées d'enfilade l'ennemi, obligé de présenter la proue pour attaquer, qu'elle assurait une retraite

1. Situation d'autant plus périlleuse que l'effectif de l'équipage permettait tout au plus d'armer à la fois toutes les pièces d'un bord.

aisée, même aux vaisseaux dégréés, en cas de désavantage. Quoi qu'il en fût, après plusieurs heures, voire plusieurs jours, d'évolutions préalables, on en venait aux mains; parfois on tentait quelques manœuvres pour couper ou doubler, mais le plus souvent les amiraux se bornaient à surveiller tous les mouvements de l'ennemi et à y répondre par des mouvements en contre-partie. Ce manège se prolongeait jusqu'à ce qu'une saute de vent, l'arrivée de la nuit, l'épuisement des munitions ou simplement la lassitude des combattants vinssent les séparer, sans qu'aucun résultat positif eût été obtenu. Les poursuites acharnées par lesquelles les marins de l'époque héroïque, les Tromp, les Blake et les Ruyter transformaient de simples défaites en désastres passèrent de mode quand la capacité de résistance des navires eut été augmentée et surtout quand la prudence fut devenue la première qualité des amiraux; celles de Bévéziers et de La Hougue furent les dernières, bien atténuées déjà en comparaison de celles des Trois Jours et des Quatre Jours : la guerre sur mer était maintenant une guerre courtoise et savante, où l'on ne s'anéantissait pas.

Tel fut le terme final auquel aboutit l'évolution de la tactique de ligne, telle que nous la trouvons, par exemple, dans le livre du P. Hoste; mais, avant d'en arriver là, il avait fallu qu'une longue suite de succès décisifs eût montré l'efficacité de ces manœuvres d'offensive auxquelles on s'efforçait de parer avec tant de prudence; c'est par des batailles que s'étaient imposés ces préceptes qui allaient devenir des principes d'impuissance et d'inertie, mais qui avaient commencé par valoir à leurs auteurs la victoire et la domination des mers.

II. Les premières grandes guerres navales.

L'Armada. — Le premier conflit où se soient dessinées les tendances nouvelles de la stratégie navale est celui qui mit aux prises, à la fin du XVIe siècle, l'Angleterre et l'Espagne.

Les causes en furent multiples; les plus connues sont l'adhé-

sion d'Élisabeth à la Réforme, son refus d'épouser Philippe II ou un prince espagnol, l'emprisonnement et la mort de Marie Stuart; mais il faut aussi tenir compte de l'exaspération provoquée en Espagne par les pirateries des Anglais et par les secours ostensiblement fournis aux révoltés des Pays-Bas : dès 1576, Don Juan indiquait l'occupation des Iles britanniques comme le seul moyen d'en finir avec les Hollandais.

Il s'agissait de faire passer en Angleterre une armée capable de soumettre le pays et d'y rétablir le catholicisme; tout autre système de guerre eût été inefficace, les Anglais n'ayant ni colonies ni commerce. Pour mener à bien l'entreprise, le grand amiral espagnol, le **marquis de Santa Cruz** demandait 150 navires de guerre, 350 transports, 100.000 soldats. Malgré la puissance de l'Espagne, c'était plus qu'elle ne pouvait fournir; mais quand Philippe II eut tout organisé avec sa circonspection ordinaire, il donna au **duc de Medina-Sidonia**, un grand seigneur, amiral de Castille par droit héréditaire, qui remplaçait Santa Cruz mort en 1587, une flotte formidable qui, d'après les évaluations les plus modestes, ne comprenait pas moins de 128 navires portant 2.430 canons et 29.000 hommes d'équipage (sur lesquels 8.000 véritables marins, à peine); les escadres de combat ne représentaient guère que 75 bâtiments, sur lesquels 56 seulement dépassaient 500 tonneaux; c'était encore, quoi qu'en aient dit certains auteurs modernes, une force très supérieure aux 197 navires anglais, parmi lesquels les 34 navires de la Reine (22 de 500 tonneaux) avaient seuls une valeur militaire sérieuse.

Les instructions de Medina-Sidonia lui prescrivaient d'entrer en Manche et de faire route le long des côtes, sans se laisser attarder ni diviser, jusqu'en Flandre, où le **duc de Parme** devait avoir réuni une armée de débarquement et une flottille de transport; il devait alors couvrir le passage et assurer les communications de cette armée, puis l'appuyer par des opérations contre les côtes. De combat contre la flotte anglaise pour s'assurer la liberté de la Manche, il n'était pas question; Medina-Sidonia ayant demandé au moins l'autorisation de s'assurer la maîtrise du Pas de Calais avant de tenter le passage, on lui répondit par

l'interdiction absolue de risquer un engagement de ce genre, *qui aurait détourné l'expédition de son but véritable.*

Quand on apprit en Angleterre que la **Felicissima Armada** avait quitté la Corogne, le 12 juin 1588, il y eut un moment de folle terreur, d'autant plus que l'on ignorait totalement les intentions de l'ennemi et le point menacé. Élisabeth, désireuse avant tout de faire la guerre sans rien dépenser, n'avait rien prévu, rien préparé, et l'on se trouvait désarmés en face du danger. En hâte on équipa des milices, on éleva des fortifications, on arma tous les navires que l'on put réunir. Dans l'émoi universel, l'opinion publique réclamait partout que l'on maintînt la flotte sur les côtes pour repousser les assaillants; mais l'amiral lord **Howard d'Effingham** et ses lieutenants **Drake**, **Frobisher**, **Hawkins**, éclairés par leur tempérament de marins et leur éducation de corsaires, sollicitèrent, arrachèrent l'autorisation de se porter à la rencontre de l'ennemi et de l'attaquer au large.

Le 20 juillet, l'Armada entra en Manche, et sa marche, aussitôt signalée, ne laissa plus subsister aucun doute sur la direction qu'elle suivait et sur les intentions de son chef; suivant l'exemple de Drake, tous les amiraux anglais se jetèrent sur elle : le 21, le 23, le 25, au large de **Plymouth**, de **Portland**, de **Wight**, il y eut de forts engagements partiels : organisés en légères divisions qui s'unissaient ou se séparaient suivant les circonstances, toujours plus forts sur les points où l'on se battait, toujours maîtres de se dérober si l'ennemi reprenait l'avantage, les Anglais épuisaient les munitions qu'ils tiraient en abondance de leurs ports à cribler de projectiles les navires espagnols isolés ou retardataires sans que Medina-Sidonia consentît à ordonner une bataille générale, ou à permettre que l'on rompît un instant la rigide formation réglementaire en croissant, aussi incommode pour naviguer que pour combattre.

Les Espagnols perdirent là plusieurs navires et un grand nombre d'hommes; leur moral s'affaiblissait aussi beaucoup dans ces combats nouveaux pour eux où l'ennemi leur refusait toujours de lutter suivant la seule méthode qu'ils connussent, à l'abordage. Enfin, le 27, on arriva devant Calais.

La flotte avait rempli la première partie de sa mission. Mais le duc de Parme n'était pas prêt : il réclamait encore quinze jours pour entreprendre le passage ! Quinze jours à attendre sur des rades ouvertes, avec les Anglais toujours au large ! Dans la nuit du 28, l'ennemi lança sur la flotte au mouillage huit brûlots qui terrifièrent les Espagnols : tous appareillèrent, laissant leurs ancres au fond. Le lendemain, obéissant à la volonté de Drake, les escadres anglaises attaquèrent, devant **Gravelines**; ce fut une mêlée confuse et sanglante à laquelle les navires hollandais de **Roozendaal**, accourus de la mer du Nord, vinrent prendre une part que l'on a trop souvent passée sous silence.

Le 29, Medina-Sidonia tint un conseil de guerre : on ne pouvait songer à rester sur les côtes de Flandre avec cette flotte affaiblie et démoralisée : l'entreprise était manquée; il fallait au moins sauver les navires. Le vent soufflant avec violence du Sud-Ouest, c'eût été folie que de prétendre refaire en sens inverse le chemin parcouru à l'aller, en défilant pendant cent cinquante lieues dans cet étroit couloir dont l'ennemi était maître : on voulut revenir en contournant l'Angleterre par le Nord. Mais les Anglo-Hollandais donnèrent, jusqu'à Hull, une terrible chasse aux vaincus, pourchassant et coulant impitoyablement les traînards. La tempête se mit de la partie et pendant dix jours empêcha Medina-Sidonia de rallier son armée et de tenter un retour en arrière : des navires désemparés allèrent se jeter sur les côtes d'Écosse, des Orcades, d'Irlande : il en arriva jusqu'en Norvège et en Normandie ! Quand le duc parvint à la Corogne, il n'avait plus autour de lui que 25 voiles. L'expédition avait coûté à l'Espagne 63 bâtiments et plus de 20.000 morts. L'Angleterre n'avait pas perdu un navire.

Les « chiens de mer » avaient sauvé leur pays en prenant résolument pour objectif les forces navales de l'ennemi et en cherchant délibérément la bataille. La leçon pourtant ne fut qu'à moitié comprise : **Ralegh**, **Monson** proposèrent bien de rendre tout retour offensif de l'Espagne impossible et de lui enlever les trésors des mers en allant jusque dans ses ports détruire ses vaisseaux de guerre ; l'expédition de **Howard** et d'**Essex** contre Cadix

en 1596 eut en partie ce caractère. Mais le succès même de ces entreprises et les millions qu'elles rapportèrent en firent oublier le but essentiel : on ne vit plus que le pillage et les Anglais comme les Hollandais ne songèrent désormais qu'à rançonner les côtes ennemies ou à enlever les galions d'argent qu'ils allaient guetter au passage. Les uns et les autres en perdirent même ce sens de la bataille dont ils avaient donné de si belles preuves en 1588 : ne rencontrant jamais en face d'eux que des Espagnols vaincus d'avance par le souvenir de leurs désastres passés, ils crurent que le secret de la victoire consistait à attaquer toujours, sans réfléchir, sans manœuvrer; les plus glorieuses actions de cette époque, la bataille des **Dunes** de 1639 par exemple qui fit le renom de **Martin Tromp**, ne furent que des charges tête baissée contre un ennemi aussitôt débandé, suivies de chasses sans merci faisant tomber entre les mains du vainqueur des prises par douzaines.

La première guerre anglo-hollandaise. — La situation changea quand l'Angleterre et les Provinces-Unies se trouvèrent en présence. Déjà la bataille de **Douvres** (27 mai 1652) avait montré que le succès serait étrangement disputé entre ces deux nations pour lesquelles c'était une égale nécessité de dominer sur les mers. L'acharnement des combattants ne fit que s'accroître pendant les mois qui suivirent.

Les Anglais, ou plutôt les députés qui, de Londres, dirigeaient les opérations, commencèrent pourtant, suivant les anciens errements, par s'attacher surtout à la lucrative destruction du commerce ennemi. **Blake** dans le Nord, **Ayscue** dans la Manche furent lancés à la poursuite des flottes de pêche et des convois des Indes. Les Hollandais ne surent pas profiter de cette erreur; l'absence des escadres anglaises avait un instant donné à Tromp la maîtrise du Pas de Calais dégarni : au lieu d'en profiter pour tenter une attaque contre les arsenaux, ou contre les divisions dispersées de l'ennemi, on lui envoya l'ordre de joindre Blake pour arrêter ses déprédations : il le poursuivit du Dogger Bank aux Orcades, mais sa flotte, désorganisée par la tempête, ne put

combattre et dut regagner son pays. Indignés de son impuissance, les États le remplacèrent par de Witte; celui-ci ne fut pas plus heureux : à **Kentish Knock** (8 octobre), plusieurs de ses capitaines, orangistes comme Tromp, l'abandonnèrent; il dut reculer sur les bouches de la Meuse.

Les Anglais crurent la partie gagnée : de tous les côtés ils envoyèrent des escadres chargées d'intercepter les convois hollandais. Blake n'eut bientôt plus que 37 vaisseaux. Ce fut le moment que Tromp, remis à la tête de la flotte néerlandaise, choisit pour rentrer en scène. Le 10 décembre, il l'attaqua entre Dungeness et les sables de **Goodwin**, lui coula plusieurs bâtiments et le rejeta dans la Tamise. Les Hollandais étaient maîtres de la Manche et Tromp put parader à la vue des côtes anglaises, un balai au grand mât de son vaisseau.

Les Anglais firent un grand effort pour la campagne de 1653 : leur flotte passa de 92 navires en juillet 1652 à 154 en mars 1653; 12 de ces vaisseaux portaient plus de 50 canons, tandis que les Hollandais n'avaient que le seul *Brederode*. D'autre part, les amiraux des Provinces-Unies voyaient leur énergie paralysée par le manque d'hommes, et surtout par les instructions qui leur venaient de La Haye : il semblait que, pour les États Généraux la flotte de guerre n'eût d'autre raison d'être que de protéger, d'escorter les navires de commerce : quand Tromp reprit la mer, en février, ce fut avec la mission d'assurer l'arrivée dans la Meuse d'un convoi de 150 voiles que l'on attendait de la Méditerranée et des Indes. Il alla le chercher jusqu'à l'entrée de la Manche. Pendant qu'il le ramenait, **Blake, Monck** et **Dean** vinrent l'attaquer au large de **Portland** (28 février); encore une fois, un certain nombre de capitaines hollandais quittèrent leur poste; Tromp se battit comme un furieux, faillit anéantir Blake, puis opéra pendant trois jours une admirable retraite jusque sur les bas-fonds des Flandres; il ne put empêcher l'ennemi de lui prendre ou couler neuf bâtiments de guerre et une trentaine de navires marchands.

La sécurité du commerce hollandais devenait précaire : Tromp eut ordre de l'assurer coûte que coûte; pendant trois mois,

il réussit, avec sa flotte réorganisée et renforcée, à faire sortir ou entrer plusieurs convois, ce qui l'obligea parfois à aller croiser jusqu'au Nord de l'Écosse. Les Anglais, maintenant, cherchaient la bataille; elle s'engagea le 12 juin, entre le cap **North Foreland** et **Nieuport** : toute la journée, Tromp tint tête à Monck et à Dean; mais, le soir, l'arrivée de Blake avec une nouvelle escadre vint rompre l'équilibre. La retraite, le lendemain, fut désastreuse; les Hollandais perdirent quinze ou vingt vaisseaux. « *Pourquoi « me tairais-je?* » disait l'amiral de Witte aux États : « *les An- « glais sont maîtres de nous et de la mer.* » — « Sans un grand « renfort de gros vaisseaux », écrivait Tromp, « il n'y a rien « à faire. »

Les Hollandais étaient chassés de la Manche et de la Mer du Nord et rejetés sur leurs côtes; en août, de Witte était comme bloqué au Texel par Monck; pour le dégager, Tromp livra le 10, en vue de **Scheveningue**, la dernière et la plus furieuse bataille de la guerre; il y fut tué, son lieutenant **Evertzen** fait prisonnier, leur flotte ramenée en désordre dans la Meuse, ayant perdu vingt-cinq bâtiments et plusieurs milliers d'hommes.

Les Provinces-Unies n'étaient pas à bout de forces; leur territoire était intact et leur marine restait en état d'agir. Mais l'état de guerre semblait intolérable à cette république commerçante, qu'il ruinait. Profitant de ce que la marine de guerre néerlandaise était occupée par la guerre d'escadres, les corsaires anglais s'étaient répandus un peu partout, courant sus aux navires de commerce ennemis que rien ne protégeait. En vingt-trois mois, ils firent 1.700 prises, valant 6 millions de livres sterling, tandis que le commerce de leur pays, encore peu développé, souffrit à peine. La crise économique qui s'ensuivit fut terrible : « *L'herbe poussa « dans les rues d'Amsterdam!* » Plutôt que de voir se continuer ces désastres, les bourgeois hollandais traitèrent à tout prix : par le **traité de Westminster** (15 avril 1654), les Provinces-Unies donnèrent toutes les satisfactions qu'on voulut : acceptation de l'Acte de Navigation, salut au pavillon anglais sur toutes les mers, indemnité, promesse d'exclure à jamais du stathoudérat la famille d'Orange, c'est-à-dire rupture, dans des conditions humiliantes

des liens qui les unissaient aux Stuarts. Cromwell n'avait pas reparlé du projet d'Union.

Les Anglais avaient dû leurs succès de 1653 à l'organisation très militaire et à l'ardeur de leur marine, dominée par l'inflexible volonté de Cromwell; aux vaisseaux hollandais, petits, armés de faibles canons de 18 ou de 24, manœuvrés par des équipages peu nombreux que l'appât d'une solde même élevée recrutait difficilement, ils avaient opposé de vrais bâtiments de guerre, surchargés de canons, montés par des centaines d'hommes disciplinés, courageux, surexcités par le fanatisme républicain et la passion du butin; si l'on ajoute que seuls ils avaient à bord des canonniers organisés et entraînés militairement, et qu'ils ne songeaient qu'à loger des projectiles dans le corps des bâtiments ennemis, au lieu que leurs adversaires s'amusaient à couper des mâts et des câbles, on comprendra qu'ils dussent fatalement l'emporter dans les mêlées en quoi dégénérèrent dès le début toutes les batailles de cette guerre. Car la tactique était encore toute rudimentaire : il n'y avait pas de ligne régulièrement formée, les capitaines s'efforçant seulement de ne pas abandonner leur chef de groupe et chaque escadre naviguant et combattant isolément, pour son compte, peut-on presque dire. Si les Anglais finirent par remporter des succès décisifs, et par acculer leurs ennemis à la côte de Hollande, ce fut sans dessein préconçu, presque par un effet naturel des choses : songeant, d'abord et toujours, à piller des navires de commerce, ils rencontrèrent en face d'eux les escadres qui avaient mission de protéger ces navires, ils les combattirent; alors, mais alors seulement, l'utilité véritable de ces batailles, les conséquences politiques de l'anéantissement des forces ennemies, leur apparurent : avant de faire la théorie de la grande guerre, ils l'avaient pratiquée.

Entre les deux Guerres. — Les Anglais ne virent d'abord qu'un fait : ils avaient vaincu les Hollandais. Ils en furent comme fous d'orgueil et de joie. Puis ils voulurent utiliser leur triomphe et se rendre maîtres de la mer et du monde. « *Je rendrai le nom « d'Anglais,* disait Cromwell, *aussi grand qu'a été celui de Romain.* »

Une flotte commandée par Blake alla faire une promenade triomphale dans la Méditerranée (1655) et inspirer aux nations du Midi le respect et la terreur de la Grande République protestante. La France et l'Espagne se disputaient l'alliance de la République : la première l'emporta et le concours de l'escadre et de l'armée de Lockhardt lui permit de continuer la guerre à son avantage; devant **Cadix**, devant **Ténérife**, les Anglais remportèrent de nouveaux succès; aussi la **Paix des Pyrénées** paya-t-elle largement l'appui que nous avait fourni le Protecteur : l'Angleterre eut pour sa part **Dunkerque**, dont elle voulait faire un nouveau Calais, et la **Jamaïque**, que Penn et Venables avaient occupée avant même la déclaration de guerre.

La Restauration n'arrêta pas cet essor : les Stuarts comprirent que le seul moyen de se rendre populaires était de partager les ambitions de leurs sujets; malgré leur amitié pour Louis XIV, ils ne sacrifièrent rien des prétentions et des rêves de la République : par son mariage avec Catherine de Portugal, Charles II donna à son pays **Tanger**, qui en faisait une puissance méditerranéenne, et **Bombay**, le seul bon port de la côte de Malabar. Son frère le duc d'York (le futur Jacques II) fut le meilleur ministre que la marine eût encore eu; il porta son effectif à 173 navires, montés par 42.000 hommes et déplaçant 101.900 tonneaux en 1688; par l'institution des **midshipmen** et celle de la solde permanente, il en fit un corps stable et militaire, et lui donna un ensemble de règlements qu'imitèrent toutes les nations de l'Europe.

L'Angleterre souffrait pourtant de n'être point la puissance commerciale la plus active des mers, comme elle en était déjà la puissance militaire la plus redoutée. L'Acte de Navigation avait bien provoqué un brusque développement des constructions et des armements, mais tous les effets immédiats n'en furent pas heureux : la soudaine élévation du prix du fret avait gêné les négociants; dans la Mer Blanche, dans la Baltique, le pavillon anglais avait cessé de paraître; les succès de Ruyter avaient ruiné son prestige dans la Méditerranée. La richesse des Hollandais, au contraire, toujours croissante malgré leur humiliation, exaspérait leurs rivaux : « *Qu'importe la raison?* » avouait Monck : « *ce qu'il*

« nous faut, c'est une part du trafic que font les Hollandais. »

Ce danger n'avait pas échappé au grand pensionnaire **Jean de Witt**. Quoique par caractère et par politique il fût l'ennemi du pouvoir militaire, toujours suspect dans une république que menaçait l'ambition de la maison d'Orange, ce patriote eut le courage de prévoir la guerre et de la préparer. Un grand marin, qui fut aussi un grand citoyen, **Ruyter**, l'y aida. Rompant délibérément avec les préjugés, ils firent construire de vrais vaisseaux de guerre, comme en avaient les Anglais, constituèrent des états-majors n'ayant plus rien de commun avec la marine de commerce, un admirable corps de soldats de marine pour le service de l'artillerie et de la mousqueterie; par des exemples rigoureux, par des armements et des croisières qui plièrent les officiers aux nécessités de la navigation militaire, ils mirent fin aux habitudes d'indiscipline et d'individualisme dont on avait vu de si fâcheux exemples en 1652-53. Bientôt la marine hollandaise fut toute différente de ce qu'elle avait été : une guerre victorieuse contre la Suède (1658-59) l'apprit à l'univers. Aussi quand les agissements des Anglais furent devenus intolérables, quand ils s'enhardirent à attaquer les colonies néerlandaises, à occuper New-York (août 1664), à détruire les comptoirs de Guinée, de Witt put ne pas hésiter; Ruyter reçut l'ordre de se rendre sur les côtes de Guinée et de faire respecter le pavillon et les droits de son pays.

Seconde guerre anglo-hollandaise. — A Londres, on n'avait jamais cru à tant d'énergie : quand on apprit que Ruyter avait usé de la force pour reprendre possession des territoires hollandais, il y eut un immense mouvement de stupeur, d'indignation, de colère : Charles II lança un manifeste autorisant ses sujets à saisir les marchandises hollandaises sur toutes les mers, **sous tous les pavillons**, et les opérations commencèrent sans plus tarder (janvier 1665).

Le Parlement avait voté d'enthousiasme les fonds nécessaires, ce qui permit de donner au duc d'York une magnifique flotte de 109 vaisseaux, 21 brûlots, 7 galiotes, portant 4.192 canons et

21.000 hommes. **Wassenaer d'Opdam**, un grand seigneur, colonel de cavalerie, à qui des intrigues politiques avaient fait donner le commandement des Hollandais, avait 103 vaisseaux, 11 brûlots, 12 galiotes (4.069 canons, 21.600 hommes). Ses équipages ne lui inspiraient pas confiance et il aurait voulu ajourner la bataille. Mais de Witt, croyant qu'il pourrait imposer la paix sur-le-champ à l'ennemi en affamant sa capitale, lui envoya des ordres formels et il dut aller chercher les Anglais sur leurs côtes pour interrompre les communications entre Newcastle et Londres. Le 13 juin, une grande bataille s'engagea auprès de **Lovestoft**, sur la côte de Suffolk : les deux armées se présentèrent au combat formées en ligne de file (et non plus comme dans la guerre précédente en groupes manœuvrant isolément) ; mais les Hollandais, moins habitués à cette formation, laissèrent bientôt le désordre se mettre dans leurs rangs; désespéré, Opdam tenta d'aborder l'amiral anglais et se fit tuer ainsi que son lieutenant **Cortenaer**; une affreuse panique s'empara de leurs subordonnés qui s'enfuirent en désordre vers leurs ports; la mollesse de la poursuite anglaise, dont on fit un crime au duc d'York, empêcha seule le désastre d'être irréparable.

Jean de Witt fit alors preuve d'une fermeté singulière; obligé de donner le commandement à l'orangiste Tromp, dont il se défiait, il se rendit lui même à bord de la flotte et, malgré les railleries des militaires contre ce bourgeois qui « croyait que par sa « seule vertu, il redonnerait du courage à des gens épouvantés », il rétablit l'ordre et la discipline. Quant le retour de Ruyter lui permit de remettre le commandement à un chef dont il fût sûr, toutes choses étaient si bien restaurées que les Anglais durent laisser aller une flotte marchande qu'ils avaient poursuivie jusque dans le port de Bergen, et qu'ils furent même un instant bloqués dans la Tamise.

L'année suivante, les Hollandais reprirent l'offensive. Pour tenir d'anciennes promesses, ou simplement pour prolonger une lutte où deux puissances ses rivales s'usaient l'une l'autre, Louis XIV venait de déclarer la guerre à l'Angleterre. On parlait de l'arrivée en Manche d'une escadre française sous le duc de

Beaufort. Pour lui faire face, quoiqu'il ne fût encore qu'à Lisbonne, où il resta jusqu'au 28 juillet, Charles II commit la faute d'envoyer dans l'Ouest une fraction importante de sa flotte, sous le commandement du prince palatin **Rupert**. Le seul effet de cette malencontreuse division des forces fut de ne laisser à **Monck**, menacé par la totalité de l'armée navale hollandaise, que des escadres inférieures d'un tiers, 60 navires environ. Malgré cela, l'ancien général républicain, devenu le duc d'Albermarle, convaincu qu' « *une nation qui prétend au sceptre des mers doit toujours* « *attaquer* », se jeta sur la flotte ennemie, dès qu'il l'aperçut (11 juin), dans le **Pas de Calais**. Sa manœuvre, qui consistait à profiter de ce qu'une partie de la flotte hollandaise, dispersée et sous-ventée, n'était pas en position de prendre part au combat, pour accabler son avant-garde avec toutes ses forces, aurait pu réussir; mais sa propre ligne, formée trop vite, s'allongea et ne s'engagea pas tout entière, ce qui donna le temps à Ruyter de rassembler son monde et d'entamer avec les Anglais une terrible canonnade qui leur coûta plusieurs navires. Le combat recommença le lendemain, plus acharné encore, et Monck aurait peut-être fini par succomber, si Corneille Tromp, abandonnant son poste, ne fut venu se mettre sous le vent des Anglais, dans une position si dangereuse que Ruyter, pour le sauver, n'hésita pas à sacrifier sa victoire et à venir le rejoindre. Le 13, Monck, qui n'avait plus autour de lui que 35 navires, se décida à prendre chasse dans la direction de l'Ouest; la poursuite, ardente, dura toute la journée; de nombreux vaisseaux anglais succombèrent. Vers le soir, Rupert, accouru à la rescousse avec son escadre, vint rétablir l'équilibre en apportant à Monck l'appoint de ses vingt vaisseaux qui n'avaient pas encore combattu et lui permit, le 14, de livrer un dernier combat plus violent encore que les autres, à la suite duquel les débris de la flotte anglaise purent gagner Portsmouth à la faveur de la brume.

Les Anglais avaient perdu 20 vaisseaux et 6.000 hommes. Mais on avait pu les anéantir et on les avait laissé échapper. Ruyter était désespéré : « *Il n'y a pas lieu de se réjouir* », disait-il, « *mais* « *de pleurer.* » Le succès était pourtant assez grand pour que de

Witt, cédant aux sollicitations des réfugiés républicains anglais, ait songé à tenter un débarquement sur le sol ennemi. Charles II et ses ministres avaient fait diligence et quand la flotte hollandaise, après des réparations prolongées un peu trop longtemps, put reparaître dans la Mer du Nord, elle rencontra à nouveau devant elle les Anglais, plus forts que jamais et décidés à venger leur échec des Quatre Jours. On en vint aux mains à nouveau, le 4 août, à huit lieues du cap **North Foreland**; encore une fois le manque de cohésion et l'indiscipline des Hollandais servirent leurs ennemis : on vit des équipages entiers se soulever et refuser de combattre; Tromp, toujours emporté par son ardeur, se laissa entraîner à poursuivre une division anglaise et ne prit pour ainsi dire aucune part au combat; tout le poids en retomba sur l'escadre de Ruyter, qui fit des prodiges, mais qui, le soir, presque isolé des siens, dut se résigner à regagner les côtes de son pays. La poursuite dura jusqu'en vue de Westcapell : quand elle cessa, les Hollandais avaient perdu 12 vaisseaux et près de 4.000 hommes.

De nouveau la maîtrise de la mer passait aux Anglais, mais ils ne surent pas s'en servir. Que le roi ait trop compté sur l'heureuse issue des négociations entamées à Bréda, ou qu'il ait redouté d'avoir à adresser des nouvelles demandes de fonds au Parlement, déjà exaspéré de la malhonnêteté avec laquelle on avait gaspillé les sommes votées les années précédentes, il décida de ne pas faire de grands armements pour la campagne suivante : les fortifications devant suffire à assurer la sécurité du territoire, il ne voulut envoyer contre les Hollandais que des **escadres légères** qui interrompraient leur commerce, occuperaient leurs colonies, et feraient desirer la paix à ce peuple soucieux uniquement de sa richesse et de son bien-être.

Cette faute fut mise à profit par Jean de Witt; malgré les protestations des provinces continentales et de la Zélande, lasses de ces perpétuels sacrifices, il donna encore cette année à Ruyter une flotte de 64 vaisseaux, avec laquelle celui-ci parut à l'improviste dans l'estuaire de la **Tamise** le 7 juin 1667; rien n'était prêt pour s'opposer à son passage; le 9, une division hollandaise

poussa jusqu'à **Gravesend**; il y eut à Londres quelques journées d'un affolement presque comique; on ne trouvait ni matelots, ni soldats, ni argent; du 9 au 12, les Hollandais purent sans aucun danger, occuper **Sheerness**, remonter la Medway, mouiller devant **Chatham**, où ils incendièrent plusieurs des plus beaux vaisseaux de la flotte! Quelques semaines plus tard, une seconde apparition de bâtiments néerlandais auprès de la Nore provoqua une nouvelle panique.

Le peuple de Londres, déjà terrifié par la peste et l'incendie qui venaient de dévaster la ville, exigea la paix. Elle fut signée le 21 juillet 1667 à Bréda, à des conditions bien différentes de ce que l'on avait espéré au commencement de la guerre : les Anglais gardaient, il est vrai, les **Nouveaux Pays-Bas**, et **la Nouvelle-Amsterdam**, qui allait devenir **New-York**, mais ils évacuaient leurs établissement des **Moluques**, ils rendaient la **Guyane**, et, par une dérogation expresse à l'Acte de Navigation, ils laissaient les Hollandais transporter dans leurs ports les produits de l'Allemagne Occidentale exportés par la voie du Rhin.

Cette seconde guerre diffère essentiellement de la précédente; au lieu des batailles acharnées et confuses de 1652, nous voyons la tactique de ligne définitivement constituée; les flottes manœuvrent « comme une ligne de cavalerie bien formée », et les engagements aboutissent à des résultats caractérisés, victoires ou défaites. Les succès des Anglais, cependant, y sont partagés; c'est que, malgré sa volonté de bien faire, le gouvernement royaliste a affaibli la marine en introduisant en masse dans les états-majors, à côté des grossiers **Tarpaulins** de jadis, des jeunes gens de bonnes familles, d'une bravoure incontestable, mais sans expérience et sans discipline : dans ce corps, suivant l'expression de Macaulay, « *il y a des marins et des gentlemen, mais les marins « ne sont pas gentlemen et les gentlemen ne sont pas marins* ». Du haut en bas, dans le commandement et l'administration, règnent la corruption et la faveur, et des considérations qui n'ont rien de militaire viennent souvent réduire à néant les effets des plus beaux succès, comme après Lovestoft et après North Foreland.

La marine hollandaise, elle, est certainement en progrès; mais

la situation du pays et la politique intérieure pèsent toujours lourdement sur la conduite des opérations; pendant toute la guerre, de Witt a dû songer à la sécurité du commerce, chère aux marchands dont il était l'élu, plus encore qu'à la grandeur et à l'honneur des Provinces-Unies, et, au moins autant qu'à la liberté des mers, il lui a fallu veiller à l'intégrité des frontières, à l'indépendance même de la République, toujours menacée par la jalousie de ses voisins; en 1664, la lutte contre un principicule allemand, l'évêque de Münster, l'a occupé autant que les opérations dans la Manche! et s'il a traité si facilement à Bréda, c'est qu'il avait vu au midi se démasquer brusquement un nouveau danger, plus redoutable encore pour la patrie néerlandaise que les ambitions anglaises : la France, en mai 1667, venait de commencer la conquête des Pays-Bas espagnols.

Telle est la situation : le grand conflit qui a mis aux prises l'Angleterre et la Hollande, et dont la suprématie militaire et commerciale sur les mers devait être le prix, n'a pu être tranché par les armes; d'autres luttes seraient à prévoir, si ces deux nations n'allaient être menacées toutes deux par une puissance nouvelle, aussi rapidement grandie sur mer que sur terre, aussi dangereuse pour l'une que pour l'autre : contre la France de Louis XIV, elles vont être obligées de se défendre à frais communs; et comme l'une devra songer à la sécurité de ses frontières avant de penser à sa grandeur sur les mers, tandis que l'autre, garantie par sa situation même contre tout danger continental, pourra consacrer toutes ses forces à la conquête des océans, il est aisé de prévoir à qui profitera cette lutte.

Ce qui se dégage avant tout de cette histoire, c'est l'importance qu'ont prise les questions maritimes et la puissance navale; par deux fois, l'avenir de deux grandes nations a dépendu des succès de leurs flottes; dans le conflit plus grave encore qui va s'engager, où l'exploitation du monde entier sera la récompense du vainqueur, c'est encore de la maîtrise de la mer que dépendra le succès final : tel a été l'effet de la Révolution qui a donné naissance au XVII^e^ siècle aux marines de guerre organisées et à la grande guerre navale.

CHAPITRE III

PREMIER RELÈVEMENT MARITIME DE LA FRANCE : HENRI IV ET RICHELIEU.

I. Henri IV et la minorité de Louis XIII.

La France et sa marine au début du XVII^e siècle. — Quand le rétablissement de la paix générale permit à Henri IV de se consacrer à l'œuvre de restauration universelle qui a fait sa gloire, la France était plus misérable peut-être qu'au lendemain de la Guerre de Cent ans : les campagnes dévastées restaient en friche, et la faim sévissait partout. Le Trésor était vide, la dette s'élevait à 300 millions (qui feraient deux milliards de nos jours) et tout le crédit du gouvernement n'aurait pas entretenu quinze jours une armée de quelque importance. Un prince de Monaco pouvait impunément outrager la France, et déclarer en riant que « *certes sa conduite eût été différente si le roi avait eu d'autres forces de terre et de mer* ».

Nulle part la situation n'était pire que sur mer : nous n'avions littéralement plus un seul navire de guerre; à une lieue de nos côtes, il n'y avait ni respect, ni sécurité pour notre pavillon. Nos alliés eux-mêmes, Anglais et Hollandais, ne reculaient devant aucune violence pour chasser nos rares bâtiments de commerce des parages où ils se risquaient encore; il n'était pas jusqu'à nos caboteurs et à nos pêcheurs, qui, pour ne pas être molestés dans nos eaux, ne fussent réduits à changer de pavillon. Nos marins passaient à l'étranger (au nombre de plus de deux cent

mille, a dit Razilly) et devenaient les meilleurs serviteurs de nos rivaux; en 1630, une enquête officielle ne pouvait dénombrer plus de 19.000 gens de mer sur toute l'étendue du littoral; la Normandie, qui jadis avait à elle seule fourni 12.000 matelots à la flotte qui avait combattu à l'Écluse, n'en avait pas deux mille! La France cessait d'être une puissance maritime.

Un incident fameux vint montrer à quel point les autres nations pouvaient mépriser notre faiblesse : quand Sully fut envoyé en Angleterre en 1603, on ne put trouver un navire convenable pour le transporter, et ce fut sur la ramberge anglaise *Vanguard* qu'il fit le trajet; mais, au sortir de Calais, un bâtiment du roi, qui portait sa suite, hissa le pavillon français; le capitaine anglais, indigné que des couleurs autres que celles de son maître osassent flotter sur les « eaux britanniques », lui intima l'ordre, appuyé d'un coup de canon, de les amener immédiatement, et Sully, pour éviter un conflit sanglant, dut engager le commandant français à se soumettre à cette exigence.

Un roi comme Henri IV devait étrangement souffrir de cette situation humiliante et nul plus que lui n'aurait été disposé à suivre les conseils de ceux qui, avec **le cardinal d'Ossat** et **le président Jeannin**, le suppliaient de donner une flotte à la France. Mais comment faire? pour le roi et pour son ministre, le plus pressé était de liquider l'effroyable arriéré légué par les Valois, de rétablir les finances; une économie poussée jusqu'à la parcimonie était nécessaire; l'armée avait été réduite à six régiments d'infanterie et à quelques centaines de chevaux; la marine fut plus sacrifiée encore : en 1605, son budget s'élevait en tout à 65.000 livres! Pour mettre en chantiers six galères, nécessaires à la police des côtes, il fallut attendre une rentrée de fonds exceptionnelle, le versement de la dot de Marie de Médicis!

Les beaux projets, d'ailleurs, ne manquaient pas; la valeur de **Toulon** comme place de guerre était apparue en pleine lumière pendant les guerres de religion; on y avait construit une grosse tour, une darse, des jetées; on voulait en faire un grand arsenal! Sur d'autres points encore on avait proposé de grands travaux.. Le rétablissement des finances allait peut-être permettre d'y donner

suite, et aussi de construire des navires : le budget se relevait, atteignait 300.000 livres en 1607, 485.000 en 1609.

Le mouvement se serait-il accentué? Henri IV, s'il eût vécu, aurait-il, dès cette époque, cherché à faire de la France une grande puissance navale? Tout semble plutôt montrer que son ambition était tournée, d'abord, du côté du continent : quoi qu'il en ait été, le coup de poignard du 14 mai 1610, en rouvrant l'ère des indécisions et des troubles, vint ajourner pour longtemps la réalisation de semblables desseins.

Henri IV et le Commerce. — Les résultats obtenus dans l'ordre économique furent plus sérieux. Esprit plus ouvert, moins systématique que son ministre Sully, le roi ne bornait pas son ambition au rétablissement « du labourage et du pâturage » : tout ce qui pouvait accroître le bien-être et la richesse de ses sujets lui paraissait devoir être encouragé. Il aurait désiré que le royaume fût en état de se suffire, mais il était moins absolu que ses conseillers **Laffemas** et **Montchrestien**, que les notables de 1596, acharnés à réclamer des prohibitions qui auraient arrêté complètement les échanges; il croyait, comme Bodin, que « *nous avions « affaire des étrangers et ne saurions nous en passer, ce qui entre au « lieu de ce qui sort faisant le bon marché de ce qui défaillait* »; mais il eût voulu que le transport de ces marchandises et des nôtres se fît sous pavillon français, que notre industrie maritime fût mise, comme les autres, en un point prospère.

Pour atteindre ce résultat, il entama avec l'Espagne et l'Angleterre de longues négociations qui aboutirent à la conclusion de **traités de commerce et de libre circulation** à peu près équitables. Mais ces traités ne furent pas suivis de l'établissement de relations régulières : pour en profiter, pour faire revivre l'activité de nos ports, il aurait fallu de l'argent, et les guerres avaient irrémédiablement ruiné tous nos ports de l'Océan, sauf peut-être Saint-Malo. Le roi essaya bien d'encourager la formation des **compagnies de commerce** et d'armement, de détourner vers elles les capitaux qu'il voyait avec peine s'immobiliser dans les offices et les emprunts d'état; il n'eut qu'un succès médiocre; quelques-unes de

ces associations ont joué un rôle dans la fondation de notre puissance coloniale; aucune n'a réussi à réaliser des bénéfices, et Henri IV n'a jamais rien pu contre la décadence de nos ports du Ponant.

Il fut plus heureux dans la Méditerranée, grâce à un homme de premier ordre qu'il envoya comme ambassadeur à Constantinople en 1596, **Savary de Brèves**. Cet habile négociateur réussit à obtenir des Turcs le renouvellement et une extension considérable de nos privilèges : toutes les nations européennes, sauf les Anglais, devaient, pour être admises à commercer dans l'empire ottoman, se placer sous la protection de notre pavillon et la juridiction de nos consuls; quand de Brèves nous eut de plus obtenu la protection et la garde des **Lieux Saints** (1604), la France fit en Orient la figure de la première des puissances chrétiennes.

C'était là une situation morale admirablement propre à servir nos intérêts commerciaux. Les Provençaux le comprirent et surent s'organiser pour accaparer le riche marché qui s'offrait à eux; la communauté de **Marseille** créa les services nécessaires, fit des règlements pour la régularité des affaires et la sécurité de la navigation, entretint à ses frais dans toutes les villes d'Orient des **consuls** qui y furent les chefs de la **nation française** et les directeurs du commerce. En quelques années, les Français furent les maîtres des **Échelles du Levant** : leur trafic occupa, dit-on, mille navires par an, et la valeur des cargaisons de retour atteignit trente millions de livres!

L'insécurité sur mer. — Pour maintenir cette prospérité, il eût fallu, comme l'avait vu de Brèves, être capables de dominer la Méditerranée, ou tout au moins d'en faire la police. Car à aucune époque il ne fut plus nécessaire d'être fort sur mer pour y naviguer sûrement. Les guerres étaient fréquentes, et, en temps de paix, il fallait encore se tenir sur ses gardes, à cause des **pirates**. Ils pullulaient en effet sur toutes les mers, de toutes les nationalités, couvrant leurs brigandages de tous les prétextes, et les dangers qu'ils faisaient courir aux navigateurs étaient tels que les primes d'assurances s'élevaient couramment à 40 % de la valeur

de la cargaison. De véritables républiques de bandits se constituaient, qui armaient des escadres, prenaient des villes, traitaient d'égal avec les plus grandes puissances.

La plus remarquable de ces associations de pillards était constituée par les **Barbaresques** d'Alger. C'était, nominalement, un avant-poste de l'Empire ottoman, une garnison et une escadre installées à demeure dans la Méditerranée occidentale, pour y défendre et y étendre l'influence mulsumane : — en fait, un ramassis de renégats pour qui la religion n'était qu'un prétexte! Ils arrêtaient les navires en mer, écoulaient les cargaisons comme ils pouvaient, parfois en Europe, et allaient vendre les équipages, réduits à la condition d'esclaves, sur les marchés de l'Orient mahométan; bientôt même la chasse aux bâtiments marchands ne leur suffit plus et ils firent des descentes en masse sur les côtes d'Espagne, d'Italie et de France pour enlever les femmes, les enfants, les hommes valides et alimenter leur odieux trafic.

La Porte, obligée de ménager certaines puissances occidentales, envoyait bien de temps en temps l'ordre de cesser ces abominables opérations; mais les Barbaresques se souciaient bien de ces défenses! D'ailleurs ils s'arrangeaient pour avoir toujours sous la main quelque *casus belli* qui donnât à leurs pirateries une couleur de guerre régulière. Toutes les nations eurent à en souffrir, mais entre toutes nos Provençaux : on dit que, de 1610 à 1624, 2.500 bâtiments français furent conduits à Alger; il y avait 8.000 esclaves de notre langue dans cette ville. Séduites par l'exemple, **Tunis**, **Tripoli**, **Salé**, **Tétuan** armaient à leur tour en course; toute navigation, tout commerce pacifique devenait impossibles en Méditerranée; les Marseillais commençaient à se décourager et, dès 1620, le nombre des navires employés au trafic du Levant était tombé à 400.

La Minorité de Louis XIII. — Armateurs et marins suppliaient qu'on les protégeât; le roi ne pouvait rien. Notre déchéance s'accusait chaque jour : Bassompierre, envoyé à Londres pour obtenir qu'on laissât nos populations maritimes se livrer en paix à leur industrie, ne recevait qu'une réponse dérisoire! Louis XIII en arrivait

à ne plus inspirer de crainte à ses propres sujets : quand, en 1620, le parti huguenot recommença à prétendre s'organiser en une véritable république à l'intérieur du royaume, l'adhésion d'une ville maritime suffit à en faire une puissance capable de braver toutes les forces de l'état : avec 70 navires, pour la plupart de simples barques, **La Rochelle** fit régner la terreur dans toute la France de l'Ouest ; débarquant un jour à l'embouchure de la Loire, un autre à celle de la Gironde, les réformés pillaient et saccageaient, obligeant à se disperser les troupes royales qui, appelées partout à la fois, n'étaient capables d'agir nulle part. Il fallut un an à la royauté pour mettre une escadre en mer !

Certains esprits, pourtant, commençaient à saisir le sens et l'importance des questions navales ; placé à la tête de cet armement de 1621, le **duc de Guise** sut en faire un emploi judicieux ; comprenant que la principale force de l'ennemi était sa flotte, qu'après sa défaite les protestants n'auraient plus qu'à s'enfermer dans une forteresse fatalement destinée à succomber, il eut l'intelligence de chercher cette flotte et de la forcer au combat ; cette bataille de **Saint-Martin de Ré** (27 octobre 1622) aurait pu avoir des suites considérables.

On parlait déjà, dans l'entourage du roi, de la nécessité d'un relèvement maritime ; des faiseurs de projets, le **duc de Nevers du Noyer**, surintendant du commerce, s'agitaient. Mais les faibles ministres de cette période du règne n'étaient pas de taille à rien entreprendre. Par bonheur pour la France, un homme digne de sa fortune arrivait enfin au pouvoir : **Armand Duplessis de Richelieu** entrait pour la seconde fois au conseil, le 26 avril 1624.

II. Richelieu créateur de la marine militaire.

Idées de Richelieu sur la marine. — Il n'est pas injuste, en effet, de voir en Richelieu le premier auteur de notre grandeur maritime : d'autres avant lui ont eu l'idée de cette tâche nécessaire et le désir de l'accomplir, lui seul a eu l'énergie de la mener à bien : à sa mort la France avait une marine militaire, comportant

un matériel et un personnel constitués uniquement en vue de la guerre, et depuis quelque chose a toujours subsisté, quelque chose subsiste encore qui marque que notre flotte a été son œuvre.

S'il s'y est attaché aussi passionnément, ce n'est pas par une futile vanité, ni par un sentiment instinctif : cet homme, *qui eut les intentions de toutes les grandes choses qu'il fit*, avait sur le rôle de la marine dans la vie de la France des idées d'une précision et d'une force singulières, qu'il a su exprimer en des formules saisissantes.

Ce qu'il voulait, on le sait, c'était *relever le nom du Roi dans les nations étrangères au point où il doit être;* pour y arriver, il importait autant, à ses yeux, d'avoir des flottes que des armées, car « *la puissance en armes requiert non seulement que le roi soit puis-* « *sant sur la terre, mais aussi qu'il soit fort sur la mer* » ; cela est même plus nécessaire, car, sur terre, de bons traités, une solide organisation défensive sont à la rigueur des garanties sérieuses, tandis que « *la mer est celui de tous les héritages sur lequel tous les* « *souverains prétendent plus de part, et cependant c'est celui sur* « *lequel les droits d'un chacun sont le moins éclaircis;... les vrais* « *titres de cette domination sont la force et non la raison; il faut* « *être puissant pour avoir droit à cet héritage.* »

Sans marine, l'honneur et l'intérêt de la France seraient en péril : « *jamais un grand État ne doit être en état de recevoir une* « *injure sans pouvoir en prendre revanche...* » « N'importe quelle « nation pourrait entreprendre à son préjudice ce que bon lui « semblerait, sans crainte du retour. Elle pourrait empêcher nos « pêches, troubler notre commerce, et faire, en gardant l'embou- « chure de nos rivières, payer tel impôt qui lui semblerait bon à « nos marchands. Elle pourrait impunément descendre dans nos « îles et même dans nos côtes... *Il faut donc avoir des forces de* « *mer proportionnées à l'importance du trafic qui s'entreprend* « *dans le royaume, à l'étendue de ses côtes, etc...; mais ce n'est* « *pas l'utilité du commerce seul qui l'exige, quoique ce motif de-* « *vrait être suffisant : la sûreté de Sa Majesté et la réputation* « *de sa couronne l'exigent.* » Dans les circonstances présentes, en effet, notre politique doit être avant tout « un dessein per-

« pétuel d'arrêter le cours du progrès d'Espagne ». La mer, *qui donne entrée dans tous les États du monde*, nous y servira d'autant mieux que « l'Espagne ne peut communiquer avec l'Italie qu'en « passant en vue et sous les canons de la Provence; et pour se « rendre dans la Manche il faut que ses navires passent par le raz « de Saint-Mahé, à la miséricorde de nos canons ». Nous devons donc avoir une marine : « *Nous avons tout ce qu'il faut pour nous « rendre forts sur mer.* Nous avons de grands bois, des fers pour « la construction des vaisseaux et nous fournissons de chan- « vres et de cordages toutes les nations voisines. Les matelots « et gens de mer abondent à ce point que, faute d'emploi, ils sont « réduits à en chercher chez nos voisins. *Nous avons les meil- « leurs ports d'Europe et tenons la clef de toutes les navigations.* »

Ces idées étaient déjà arrêtées dans l'esprit de Richelieu quand il présenta au roi son projet de **règlement pour la mer** de 1625. Ses collaborateurs, son oncle le commandeur **Amador de La Porte**, le chef d'escadre de Bretagne **Isaac de Launay-Razilly** l'aidèrent à les traduire en plans de réformes précis et pratiques. Un mémoire de Razilly, du 26 novembre 1626, présente à cet égard un intérêt capital. Restait à faire passer ces conceptions dans la réalité; c'est pour cela qu'on réunit à Paris l'**assemblée des notables** de janvier 1627. L'évêque de Chartres, **Léonor d'Estampes de Valençay**, y présenta avec un rare bonheur les idées de Richelieu : « *On ne peut avoir sans la mer*, déclara-t-il, *ni les choses qui ser- « vent pour l'ornement de la paix, ni pour le défrai et l'ornement de « la guerre;* — il n'y a rien qui serve davantage à l'ornement de « cette monarchie et la rende plus redoutable aux nations étran- « gères que de se rendre fort et puissant sur la mer. » L'assemblée se laissa facilement convaincre et, le 8 février, elle **supplia** le Roi de destiner un fond annuel de 1.200.000 livres à l'établissement d'une flotte de quarante-cinq vaisseaux de guerre, et d'entretenir en plus des galères en nombre convenable. C'était tout ce que demandait Richelieu : avec quarante ou cinquante vaisseaux dans l'Océan, trente galères dans la Méditerranée, il se faisait fort de parer à toutes les éventualités. Deux millions et demi par an devaient y suffire.

Suppression de l'amirauté. — Pour réformer sa marine, il fallait d'abord que le roi en fût le maître, qu'il cessât de la « partager », aussi bien que le reste de l'État, avec des sujets privilégiés. La ruine de La Rochelle avait mis fin aux velléités d'indépendance locale qui auraient pu contrarier l'action d'ensemble. Il importait d'en finir aussi avec l'omnipotence des grands officiers qui, maîtres de leurs charges, souvent pour les avoir payées à beaux deniers comptants, ne songeaient qu'à en tirer de l'argent et se souciaient fort peu de concilier leurs intérêts avec les besoins de la France. A lui seul, l'**Amiral**, à la fois ministre, commandant en chef, juge suprême, à vie, presque aussi souverain que le roi en matière maritime, aurait pu rendre tout impossible. Richelieu profita de la bonne volonté momentanée du titulaire de cet office, **Henri de Montmorency-Danville** pour le lui racheter moyennant 1.200.000 francs et pour en faire prononcer la suppression par l'**édit de Saint-Germain** de septembre 1626. Les amirautés provinciales disparurent de même, par gré ou par force ; le duc de Guise, gouverneur de Provence, dut s'exiler, le capitaine général des galères Gondi vendit sa charge au Cardinal, qui la garda quelque temps et ne la donna à d'autres qu'après en avoir sérieusement réduit l'autorité. Il n'y eut de résistance sérieuse qu'en Bretagne où Richelieu, pour apaiser les protestations, dut se faire nommer lui-même amiral et gouverneur. Puis vint le tour des places maritimes, dont les commandants, trop indépendants, auraient pu devenir dangereux : ils furent éliminés les uns après les autres et remplacés par des hommes sûrs ; par précaution, le cardinal garda même pour lui les plus importantes de ces forteresses, Le Havre et Brouage. C'en était fait de la féodalité maritime.

Organisation de la marine. — L'amiral supprimé, le roi créa pour le remplacer un **Grand Maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce** qui fut, bien entendu, Richelieu. Hors les appointements, dont le cardinal n'avait pas voulu, pour affirmer son désintéressement, le commandement à la mer et l'indépendance financière, qu'il abandonna en soumettant tous ses actes à la signature des secrétaires d'état, des affaires étrangères pour les

vaisseaux, de la guerre pour les galères, pour bien établir le principe de l'unité administrative, la Grande Maîtrise hérita de toutes les attributions de l'Amirauté; c'était, comme elle, un Ministère de la Marine omnipotent et inamovible. Cela aurait pu devenir un danger si l'institution avait duré; mais, pour le moment, ce que desirait Richelieu, c'était faire de la Marine un domaine où il fût le maître absolu; pour mieux y arriver, il prit soin de remplir toutes les charges importantes avec des gens à lui, des membres de sa famille le plus souvent : son oncle fut intendant général de la navigation et du commerce, un de ses cousins gouverneur de Brest, d'autres commandants des armées navales, deux de ses neveux, successivement, généraux des galères; il prit même ses mesures pour que son œuvre ne fût pas interrompue à sa mort, et qu'après lui la Grande Maîtrise passât à son neveu le duc de Brézé, qui s'en montra d'ailleurs digne en tous points.

Avant de rien entreprendre, Richelieu voulut être exactement renseigné; de grandes enquêtes conduites par **Langlois** en Normandie (1627), d'**Infreville** dans le Ponant (1629), le président de **Séguiran** en Provence (1633) lui permirent d'établir ce qu'on pourrait appeler le bilan de la Marine : il était lamentable; nous n'avions ni ports, ni navires, ni équipages; tout était à créer et les éléments de tout manquaient.

Richelieu se mit courageusement à l'ouvrage; il lui fallait d'abord des organes de direction et d'administration : à côté du Grand Maître, il y eut une maison militaire, des bureaux, comme une ébauche d'administration centrale et d'état-major général; pour ne pas parler des **gardes** et des **gentishommes entretenus**, c'étaient un **intendant et chef général des escadres** le commandeur de La Porte, six vieux capitaines formant avec des charpentiers et des pilotes une sorte de comité technique, un **conseil de Marine**, section éphémère du conseil d'État, un secrétaire de la Grande Maîtrise, un trésorier, des commis, etc... Dans les provinces, huit **lieutenants généraux**, civils des magistrats pour la plupart, étaient chargés de renseigner le Grand Maître sur les questions qui intéressaient la Marine.

Ce nombreux personnel était rendu nécessaire par l'importance nouvelle de l'administration dans la marine; jadis, en effet, les navires étaient armés par les autorités locales avec les ressources dont elles disposaient; les capitaines les entretenaient et payaient les équipages, avec une somme mensuelle que leur versait le Trésor. Un règlement du 29 mars 1631 venait de mettre fin à cet état de choses en décidant qu'à l'avenir le roi prendrait la charge directe des vaisseaux. Tous les bâtiments de guerre de l'Océan furent réunis à Brest, à Brouage et au Havre, où on constitua un personnel permanent chargé de les conserver en état; un **commissaire général** dirigeait le service, avec, pour l'assister, des **commissaires ordinaires**, des **contrôleurs**, des **garde-magasins**, des **commis**, etc... et aussi tout un personnel technique et militaire attaché à demeure à chaque arsenal : un **chef d'escadre**, un **maître de port**, des **officiers d'artillerie**, des **maîtres**, des **pilotes**, un **prévôt**, etc...

On put ainsi mettre de l'ordre dans les affaires de la marine, qui eut, bien avant la guerre, un budget géré régulièrement et économiquement : avec des sommes relativement faibles, qui ne dépassèrent pas 4.635.000 livres (1628), mais qui ne tombèrent pas au-dessous de 1.439.000 (1634) on mit sur pied, de 1625 à 1635, une flotte capable de figurer à côté des plus fortes qui fussent alors [1].

Ports et arsenaux. — Richelieu aurait voulu d'abord que la marine pût s'appuyer, dans chaque mer, sur un grand port de guerre, à la fois forteresse, arsenal et usine. Habitué à voir tout céder à son inflexible volonté, il ordonna qu'on exécutât ce plan, donna de l'argent, et crut avoir assez fait pour réussir : en réalité, le succès répondit assez mal à ses efforts. Dans la Méditerranée son choix s'arrêta sur **Toulon**, où, en 1627, il transféra la station des galères; mais, malgré les promesses de la municipalité, on n'y fit presque rien, et en 1642 le commissaire **Arnoux**, envoyé pour préparer le ravitaillement de l'armée navale, était obligé de tout im-

1. M. d'Avenel estime que ces chiffres sont exagérément réduits; pour 1628, par exemple, il évalue la dépense réelle à 9 millions.

proviser et constatait que l'arsenal n'existait pour ainsi dire pas. Dans le Nord, Richelieu avait **le Havre**, dont il voulut faire à la fois une grande place de commerce et la base de notre puissance navale dans la Manche : après beaucoup d'argent dépensé, il fallut reconnaître que jamais le bassin ne serait propre à recevoir les navires de guerre; une commission explora alors toutes les côtes de Normandie, sans trouver un lieu propre à l'établissement d'un port pour les grands vaisseaux et conclut... en recommandant de ne construire que de petits bâtiments ! Plus au Sud, Richelieu s'enthousiasma de **Brest**, *mon Brest*, comme il disait; l'ingénieur **Petit** y aménagea la Penfeld en un port que l'on nomma **la Chambre**, tant il était abrité des flots et du vent, mais on n'eut pas le temps de compléter ces travaux par des magasins et des ateliers; les installations de l'arsenal restèrent, pour un demi-siècle encore, provisoires et insuffisantes. Le seul port où on ait travaillé d'une façon continue fut **Brouage**; Richelieu l'avait « pris en gré » parce que sa position, à mi-chemin entre la Méditerranée et la Manche, à proximité des côtes d'Espagne, lui paraissait avantageuse contre ce dernier pays; on y dépensa jusqu'à 350.000 livres en un an; mais la rivière s'envasait, les navires moyens ne pouvaient déjà plus y entrer; il fallut renoncer à l'entreprise et Brouage n'est plus aujourd'hui qu'un hameau perdu au milieu des ruines de son enceinte et de ses magasins. Le règne se termina sans que la flotte française eût un port de guerre véritable.

Le matériel. — Richelieu fut plus heureux en ce qui concerne la flotte elle-même. Il y avait d'ailleurs urgence, si l'on ne voulait pas recommencer les aventures de 1625 et de 1629, où pour mettre à la raison l'insignifiante La Rochelle, il avait fallu quémander des vaisseaux à des alliés douteux, ou malveillants, Hollandais, Anglais, Espagnols : il importait d'avoir au plus vite une flotte française.

On commença par acheter un peu partout, comme on put, en France, à l'étranger, des navires, des escadres entières. Mais il ne convenait pas à Richelieu de se contenter d'une flotte de fortune : la France devait être capable de créer elle-même les armes

dont elle avait besoin. Le Grand Maître s'attacha à nous mettre en état de nous suffire.

Il prit à son service des charpentiers hollandais qui enseignèrent aux nôtres les secrets de leur art; les premiers navires qui descendirent de nos chantiers étaient, il est vrai, si mal construits qu'il leur arrivait de s'ouvrir par leur propre poids et de couler à leur sortie du port; mais les progrès furent rapides et, dès 1630, on put entreprendre de construire en France, non plus des **hirondelles** de 100 tonneaux ou des **dragons** de 300, mais des vaisseaux à la **dunkerquoise**, à la **hollandaise**, de vrais vaisseaux de ligne; la *Couronne*, lancée en 1639, fut considérée comme une merveille de l'art naval[1].

Les effectifs augmentèrent vite : contre la Rochelle, on avait réuni, en 1629, 239 bâtiments, mais 31 seulement étaient de vrais navires de guerre, fort petits d'ailleurs; dès 1635, quand commença la guerre de Trente Ans, on put mettre en ligne, dans le Ponant, 38 vaisseaux, 6 brûlots, 12 flûtes; dans la Méditerranée 13 vaisseaux et 12 galères; en 1692, on vit à la fois en rade de Toulon, 63 vaisseaux ronds et 22 galères.

Officiers et équipages. — A cette flotte il fallait des états-majors et des matelots. Avec son énergie qui commandait aux choses, Richelieu sut les improviser. Les commandants en chef, qu'ils fussent laïques comme d'**Harcourt, Brézé, Pontcourlay**, ou ecclésiastiques comme **Sourdis** et **Beauvau**, qu'ils s'appelassent **chefs des conseils du roi en son armée navale** ou **lieutenants généraux**,

1. Ce navire célèbre avait été construit à la Roche-Bernard, sur la Vilaine, par un certain Charles Morien, de Dieppe; sa quille seule mesurait 40 mètres de long; de bout en bout il avait au moins 60 mètres et l'on se disait avec admiration que la grande galerie du Louvre lui cédait en largeur; sa pomme de perroquet s'élevait à 216 pieds (72 mètres) au-dessus de l'eau; 6.000 aunes de toile composaient sa voilure et en faisaient le plus rapide en même temps que le plus grand vaisseau du Ponant; il déplaçait 2.000 tonneaux et avait 600 hommes d'équipage. Il portait 72 canons seulement, mais toute sa batterie basse était armée de pièces de 36 et ses canons, espacés de 11 pieds, ne se gênaient aucunement et pouvaient tirer tous à la fois. Malgré toutes ses qualités, ce vaisseau légendaire, *qui portait la toile comme un roc et évoluait comme une frégate*, ne servit guère : il ne pouvait entrer dans aucun port et son manque de stabilité le rendait très dangereux pour peu que la mer fût forte : dès 1645 il avait cessé de figurer sur les listes de notre flotte.

Le vaisseau la *Couronne*, d'après une gravure du temps.

furent toujours de grands seigneurs sans aucune expérience de la mer : simples dépositaires de l'autorité royale, tout ce qu'on leur demandait était d'avoir ce prestige incontesté que donnaient alors la naissance et le rang social, et d'exécuter fidèlement leurs instructions; pour les détails du commandement, pour la conduite de la navigation et du combat, ils avaient auprès d'eux des conseillers expérimentés, les **chefs d'escadres**, simples capitaines vieillis dans le métier qui, sous ce titre modeste, étaient les véritables directeurs de nos flottes; les hommes de mer les plus remarquables de cette époque, **Mantin**, **Garnier**, **Razilly** et surtout le commandeur **des Gouttes**, que Richelieu appelait *le Père de la mer*, ne furent jamais que chefs d'escadres.

Les galères avaient déjà leur corps d'officiers, où les gentilshommes de la plus haute noblesse de Provence se disputaient les places, caste très exclusive, fort orgueilleuse de sa « science des galères », dont elle faisait un mystère inaccessible aux profanes; toujours en querelle avec tout le monde, fort indociles, d'autant plus indisciplinés qu'ils étaient presque propriétaires de leurs navires et de leurs charges, ces officiers servirent toujours assez mal malgré leurs incontestables qualités. Leur haine contre Sourdis, qui leur avait reproché de songer « seulement *à faire « des métairies* » de leurs galères et de ne servir à rien, coûta à cet amiral son commandement et fut la cause principale de l'échec de Tarragone; toutes les réformes n'arrivèrent jamais à améliorer cette organisation surannée.

Pour donner des états-majors aux vaisseaux, Richelieu commença par prendre un certain nombre de **capitaines particuliers**, commerçants, corsaires, un peu pirates parfois, qu'il transforma en **officiers entretenus** en leur assignant des pensions sur le trésor royal, alors que jusque-là on ne les payait que quand on les employait; c'est ainsi que, par l'institution de la **solde à terre**, nous eûmes un corps d'officiers régulier et permanent avant toutes les autres nations. Beaucoup étaient gentilshommes, cadets de Gascogne, de Bretagne ou de Provence, ou chevaliers de Malte; mais Richelieu aimait tout autant *de gros mariniers nourris dans l'eau de la mer et la bouteille que des chevaliers frisés;* il prit tous ceux

qui lui parurent capables de bien servir le roi, même des marchands, même des capitaines rochelais qui avaient combattu contre lui. Il se contenta des états-majors qu'il constitua ainsi, et nous ne voyons pas qu'il ait jamais eu le temps de songer à assurer pour l'avenir un recrutement plus régulier.

Ces officiers étaient peu nombreux, trois par navire au maximum (**capitaine, lieutenant, enseigne**); le capitaine n'était qu'un chef de guerre, le représentant du roi à bord et l'on ne concevait pas qu'il pût s'occuper des besognes proprement maritimes, de la navigation et de la conduite du navire. C'était là le fait d'un nombreux petit état-major d'**officiers matelots** qui formaient l'élément proprement marin de la flotte; matelots experts investis d'une tâche, d'un *office* spécial plutôt que sous-officiers au sens moderne du mot, toute la vie du navire se faisait par eux : le **maître du navire** et le **pilote hauturier** en étaient les vrais directeurs. Assez peu honorés par un siècle qui ne prisait que les gens d'épée, ces professionnels faisaient pourtant la force de la marine; aussi Richelieu s'efforça-t-il d'en multiplier l'espèce et, pour les former, institua-t-il en grand nombre des **écoles d'hydrographie**, et même d'autres (canonnage, etc...).

Quant aux équipages, on trouva longtemps autant de **soldats matelots** que l'on voulut, grâce à l'appât d'une solde aussi élevée que celle d'un caporal de l'armée, et l'on n'eut que rarement besoin de la contrainte pour les retenir au service; jamais Richelieu ne songea à établir un mode de recrutement plus sûr que l'engagement volontaire : les édits de 1624, 1629, 1636 auxquels on a voulu donner cette signification ordonnent seulement de procéder à un recensement général des gens de mer, auxquels il est interdit de prendre du service à l'étranger.

Richelieu n'a pas voulu davantage former des corps de soldats destinés au service sur mer : les troupes qu'il leva à l'occasion de certaines expéditions, compagnies franches, régiments des **Iles**, de la **Marine**, des **Vaisseaux**, de la **Couronne**, furent de simples corps de débarquement et finirent par être incorporés dans l'armée de terre; le seul **régiment des galères** eut un caractère un peu spécial.

Tout dans cette marine, comme on voit, fut improvisé dans l'intervalle des guerres ou pendant les guerres mêmes; mais Richelieu n'en voulait pas moins que ce fût un corps régulier et permanent, méthodiquement organisé : il fit rédiger par Mantin et promulguer, après approbation par un grand conseil de marine réuni à Brouage, une ordonnance qui est comme notre premier règlement sur le service à la mer (1642). Ce n'est pas une œuvre originale : attribution des officiers, règles de manœuvre et de service, obligation de faire tenir un **journal** par l'**écrivain**, discipline, punitions, nourriture, toutes les prescriptions en sont copiées sur ce qui se faisait chez les Hollandais.

La lecture de ce document montre pourtant quelle haute idée Richelieu se faisait et voulait que les officiers se fissent du rôle que la marine était appelée à jouer, et quels services il voulait qu'elle fût toujours en état de rendre au pays : « *que tous* », ordonnait-il. « *aient perpétuellement devant les yeux et se souviennent* « *que le roi a mis entre leurs mains lesdits navires pour y mourir* « *plutôt que de les rendre aux ennemis et d'y commettre la moindre* « *lâcheté du monde* ».

III. Richelieu et la marine de commerce.

Quoique par sa naissance, son caractère, ses idées, Richelieu fût avant tout un gentilhomme et un homme d'épée, il ne méprisa jamais le commerce. Il y voyait un élément de grandeur pour une nation : « *Ainsi que les États* », écrit-il, « *augmentent souvent leur* « *étendue par la guerre, ils s'enrichissent ordinairement par le com-* « *merce.* » L'opulence des Hollandais, des Anglais, des Génois excitait son admiration et sa jalousie : « *La seule France* », dit-il, « *pour être trop abondante en biens, a jusqu'ici négligé le com-* « *merce bien qu'elle le puisse faire aussi commodément que ses* « *voisins, et se prive par ce moyen de l'assistance qu'ils ne lui* « *donnent en cette occasion qu'à ses propres dépens.* » Ports, matelots, matériaux pour construire les navires, fret pour les charger, elle a en effet tout pour trafiquer avec avantage sur les

mers : pour qu'elle devienne une puissance maritime, il faut seulement que « *le roi et la nation cessent de se moquer de la naviga-* « *tion, que Sa Majesté dise publiquement chaque jour que ses* « *favoris seront ceux qui feront faire des navires.* »

C'est là un trait caractéristique des conceptions de Richelieu : il crut par-dessus tout à l'efficacité de la *protection*, de l'*intervention* gouvernementales; pour lui, la puissance de l'État pouvait tout, même créer de rien un commerce actif et prospère; dans sa hâte de faire vite, il s'emporta contre les obstacles, voulut les supprimer d'autorité, entreprit parfois de changer par force l'évolution naturelle du trafic; non content d'assurer aux entreprises commerciales la protection des lois et des armes du roi, de les soutenir de ses conseils et de sa sympathie, il prétendit en provoquer la formation, leur fournit de l'argent, soit de son bien, soit du trésor royal, alla jusqu'à enjoindre aux capitalistes d'y employer leurs fonds. Si l'on eût écouté certains de ses porte-paroles, le roi se serait fait lui-même armateur et le commerce lointain serait devenu une industrie d'état.

Les Compagnies; le commerce du Ponant. — La supériorité des Hollandais, surtout, exaspérait le cardinal : il croyait que si nous ne réussissions pas comme eux, cela tenait à l'éparpillement de notre effort, à la désunion de nos commerçants, qui ne savaient pas s'unir pour concerter des affaires de grande envergure, à longue échéance : seule une grande compagnie pouvait « avoir « les reins assez forts pour poursuivre sa justice jusqu'au bout ».

C'était une idée alors fort répandue; le contrôleur général du commerce, du Noyer, en particulier, faisait depuis quinze ans une propagande acharnée pour que l'on réduisit toutes les compagnies commerçantes en une seule organisation qui aurait concentré en elle toute la vie économique du royaume. Des plans de ce genre ne pouvaient manquer de séduire un Richelieu, épris, au moins autant que de la grandeur nationale, de l'ordre, de la discipline, de l'unité. Pour les réaliser, il n'eût pas hésité à violer tous ses principes habituels, à reconstituer dans l'état de véritables puissances indépendantes, capables de faire obstacle même, le cas

échéant, à l'autorité du roi : si elles avaient reçu un commencement d'exécution, sa **Compagnie des Cent Associés** ou du **Morbihan** (1626), sa **Compagnie de la Nacelle de Saint-Pierre Fleurdelysée** (1627), d'autres encore dont il approuva les statuts, avec leurs monopoles, leurs droits souverains sur des parties du territoire français, la faculté qui leur était accordée de s'emparer des biens et même des hommes qui pouvaient leur être nécessaires, seraient vite devenues un danger pour la nation entière.

Mais de telles institutions étaient par trop contraires aux habitudes et aux préjugés : dès 1614, les États Généraux avaient protesté contre l'établissement de tout monopole ; représentants de l'opinion publique, les Parlements s'opposèrent aux créations de Richelieu : celui de Rennes fit des remontrances sur les lettres patentes de la Compagnie du Morbihan, celui de Paris refusa d'enregistrer celles de la Nacelle de Saint-Pierre. Devant ces répugnances il fallut reculer et abandonner toute idée d'une compagnie générale de commerce.

Le cardinal essaya d'autres moyens pour porter les sujets du roi à s'occuper de commerce : il renouvela à plusieurs reprises l'affirmation déjà ancienne que les gentilhommes pouvaient, sans déroger, s'adonner au commerce de mer ; il promit même cette noblesse si désirée aux roturiers qui armeraient de gros bateaux. La grande ordonnance de 1629, le **Code Michau** (du nom du chancelier Michel de Marillac), défendit toute exportation de marchandises françaises (sauf du sel) sous pavillon étranger et réserva aux Français le cabotage entre ports français ; si ces dispositions, maintes fois répétées (notamment en 1641), avaient été observées, elles auraient pu avoir le même effet chez nous que l'Acte de Navigation eut en Angleterre : pour écouler leurs produits (blés, vins, huiles, toiles, matières tinctoriales, etc...), si recherchés à l'étranger, les Français auraient été obligés de construire des navires : les industriels, les agriculteurs se seraient, par force, intéressés au développement de la marine.

Mais tout resta dans le domaine des projets : le Parlement refusa d'enregistrer le Code Michau, qui ne fut pas mis en vigueur. Le cardinal n'arriva même pas à faire accepter l'unification des

tarifs de douanes, qu'il avait proposée aux Notables de 1627, et les échanges continuèrent à être contrariés par un ensemble compliqué de droits d'entrée et de sortie qu'aucune vue logique ne coordonnait. La création de la marine militaire assura bien quelque temps une sécurité relative à la navigation, mais en 1635 la reprise des hostilités vint à nouveau interrompre le trafic; les armements maritimes continuèrent à ressembler à une spéculation, à un jeu de hasard plus qu'à un moyen régulier et sûr de gagner de l'argent, et les capitaux s'en détournèrent plus que jamais. Des courtisans, des financiers, étaient entrés dans les sociétés fondées sous les auspices de Richelieu, mais c'était uniquement pour plaire au ministre : l'activité était moins grande en 1640 qu'en 1630, surtout sur les côtes de l'Océan.

Le commerce du Levant. — Dans la Méditerranée, en effet, la tâche semblait devoir être plus aisée : grâce aux **capitulations**, nous y jouissions, au moins dans le Levant, d'une situation privilégiée. Richelieu voulait en tirer parti; il croyait à l'avenir économique de cette mer et imagina même un instant qu'il pourrait rouvrir à notre profit la vieille route que suivait au Moyen Âge le commerce des Indes, par l'Asie Centrale et l'Europe Orientale : des envoyés allèrent entamer des négociations en ce sens avec les états du Grand Mogol (Inde), du Grand Sophi (Perse) et du czar de Moscovie.

Le trafic des Échelles était à lui seul un objet important, qu'il ne fallait pas négliger; l'ami du cardinal, le **P. Joseph, l'Éminence Grise**, depuis 1625 à la tête de l'œuvre des **Missions**, le comprit et s'attacha à relever notre prestige dans ces régions, presque autant qu'à y développer la propagande catholique : en Asie Mineure, en Syrie, en Égypte, voire en Abyssinie, en Perse et aux Indes, ses **capucins** furent d'utiles agents de notre influence et ce fut en grande partie à eux que l'**Empereur de France** dut de faire, dans tout l'Orient, la figure d'un véritable chef de la chrétienté.

Malgré ces succès, flatteurs pour notre amour-propre, la prospérité de notre commerce dans le Levant ne cessa de décroître. Les Turcs ne croyaient plus à notre amitié; ils s'étaient aperçus

que nous restions des chrétiens comme les autres et que notre alliance avec eux, simple effet de la politique, était dans notre pensée destinée à servir nos seuls intérêts. Nos ambassadeurs n'avaient plus l'oreille du Divan, et nos nationaux étaient maintenant livrés, comme les autres, à l'arbitraire des pachas, qui les accablaient d'**avanies** et d'exactions de toutes sortes. L'insécurité dans la Méditerranée était d'ailleurs plus grande que jamais et les Barbaresques, qui n'avaient plus aucune raison de nous épargner, donnaient impitoyablement la chasse à nos navires : de 1629 à 1634, ils en capturèrent 80, valant 4 millions et demi.

Les Anglais et les Hollandais souffrirent moins que nous de cette situation : organisés en **compagnies** riches et puissantes, ils faisaient le commerce du Levant par de gros bâtiments fortement armés, naviguant en convois sous l'escorte de vaisseaux de guerre, tandis que les Provençaux, plus soucieux de lutter les uns contre les autres que contre la concurrence étrangère, envoyaient des multitudes de petits navires isolés, prises faciles pour les écumeurs de mer. Le service de protection et d'informations de nos voisins était d'autre part remarquablement organisé, tandis que nos consuls, propriétaires de leur charges, ne songeaient guère qu'à en tirer de l'argent; enfin nos concurrents avaient en abondance les marchandises que demandait ce commerce et ils s'étaient créé une réputation de loyauté commerciale qui assurait d'autant plus leur succès qu'aucune préoccupation religieuse ne venait compliquer leurs relations avec les Turcs. Dès le milieu du siècle, ils firent, les Anglais 15, les Hollandais 12 millions d'affaires dans le Levant, principalement à **Smyrne**. Leur entrepôt dans la Méditerranée, **Livourne**, devint un des principaux ports de cette mer. Marseille, au contraire, vit ses échanges tomber à 12 millions entre 1620 et 1635, à 6 dans la décade suivante. Dès 1635 la Provence n'avait plus que 182 navires en état de faire le voyage du Levant.

Ainsi l'échec était complet : tous les rêves, tous les travaux de Richelieu avaient été vains; dans le Midi comme dans le Nord, notre commerce était moins prospère, notre marine moins active que sous Henri IV; c'était sans doute que les conceptions économiques du cardinal étaient erronées, que les moyens mis en

œuvre étaient insuffisants; mais la vraie cause de cet avortement, de cette faillite, doit être cherchée dans la situation générale de la France et du monde : créer une marine marchande dans un pays en guerre perpétuelle avec l'étranger, faire d'un seul coup de la France une puissance militaire supérieure à l'Espagne et une nation commerçante égale aux Pays-Bas était une œuvre colossale, impossible, et avant de songer à lancer nos navires à la poursuite des richesses sur toutes les mers, il fallait assurer au pays une force qui lui permît de les couvrir partout de sa protection; c'est, après tout, ce qu'a vu Richelieu et nul ne peut lui reprocher d'avoir fait passer la reconstitution de notre marine militaire avant la restauration de notre activité commerciale.

IV. L'Action : La Guerre sur mer.

Ainsi donc ce qui de l'œuvre maritime du cardinal a marqué dans l'histoire, c'est la flotte qu'il a créée, les succès qu'elle a remportés. Car c'était pour une action prochaine, immédiate, qu'il avait demandé ces sacrifices au pays : avant même qu'elle fût entièrement oganisée, avant que les institutions nouvelles eussent porté tous leurs effets, la marine dut servir, apporter l'appoint de sa force au service de la politique française! La guerre même fut un moyen de l'éprouver et de l'entraîner et la véritable école où se formèrent officiers et équipages.

Tous les ans, ou presque, nos vaisseaux durent faire campagne : Algériens, Tunisiens, Marocains, tous les ennemis de la France sentirent alors l'effet de leurs canons; mais deux grandes guerres surtout vinrent montrer ce que des hommes déterminés, conduits par une volonté intelligente, peuvent faire avec des instruments défectueux, et manifester à l'univers qu'une nouvelle puissance maritime était née, avec laquelle il faudrait désormais compter.

La lutte contre la Rochelle. — La première fut celle de la Rochelle : les huguenots avaient bien compris que la création d'une flotte

royale capable de dominer la mer serait la fin de l'indépendance municipale qui faisait leur force; aussi s'efforcèrent-ils de l'arrêter. Le 18 janvier 1625, leur amiral, **Soubise**, surprit dans le **Blavet** quelques navires que le roi venait d'acheter et les emmena sans résistance: les hostilités commencèrent aussitôt; pour avoir une flotte, Richelieu s'adressa à nos alliés de Hollande et d'Angleterre qui nous fournirent de mauvaise grâce quelques bâtiments; ce concours était si peu sûr que, pour garantir leur fidélité, il fallut faire occuper ces navires par des garnisons françaises! Ce fut pourtant avec cette flotte que Montmorency infligea à **Jean Guiton** une défaite décisive dans le **Pertuis Breton** (16 septembre 1625); La Rochelle, « sans mer, sans îles, sans vaisseaux », était exposée à un siège où elle ne pouvait que succomber; mais nos alliés nous abandonnèrent; menacé de rester sans flotte, le cardinal préféra pardonner encore une fois et se contenter d'une apparence de soumission.

L'Angleterre s'irritait du relèvement de notre marine qu'elle voyait se dessiner; Charles I^er^ et Buckingham crurent se rendre populaires en nous attaquant, soi-disant pour défendre les intérêts protestants : le 20 juillet 1627, une grande flotte anglaise enveloppa l'île de Ré; mais le brave **Toiras** fit une admirable défense, les Anglais ne surent pas profiter de leur avance, et laissèrent Richelieu rassembler des troupes qui passèrent dans l'île. Eux chassés, La Rochelle, qui s'était laissée entraîner à les soutenir, vit arriver le jour du châtiment : étroitement bloqués, 23.000 de ses habitants, sur 28.000, périrent; tout son espoir était que les Anglais vinssent à son aide.

Contre cet ennemi, la flotte espagnole de **Frédéric de Tolède**, dont Richelieu avait obtenu la coopération, eût été d'un médiocre secours, même si elle avait eu le désir de combattre et non celui de profiter du moindre vent favorable pour regagner son pays. Il fallut avoir recours à des armes plus efficaces : une digue de 728 toises, appuyée par des fortifications formidables, isola les assiégés de la mer; par deux fois (mai et octobre 1628), les flottes anglaises se présentèrent, et se retirèrent sans avoir rien tenté. Les huguenots aimèrent mieux « se donner au roi qui avait su

« prendre la ville qu'à celui qui n'avait pas su la secourir », et la perte de ses privilèges mit fin à la quasi-indépendance de cette cité qui avait été assez forte pour tenter de rompre l'unité nationale.

La guerre contre l'Espagne. — Pour réduire des sujets rebelles, le roi avait dû, pour ainsi dire, supprimer la mer elle-même; il eût été plus glorieux, plus sûr, moins coûteux d'en être le maître. Richelieu en jugeait ainsi, et quand éclata une nouvelle guerre, en 1635, la France avait une flotte.

C'était contre l'Espagne qu'elle allait avoir à lutter. Malgré sa décadence évidente, cette puissance n'avait rien perdu de ses prétentions. Toujours étroitement unies par la communauté des intérêts politiques et religieux, les deux branches de la Maison d'Autriche, Vienne et Madrid, rêvaient encore de relever l'Empire de Charles-Quint, de dominer, l'Allemagne d'abord, l'Europe ensuite, au nom de la foi catholique. A cette ambition qui nous menaçait incontestablement, Richelieu opposa l'union de toutes les puissances intéressées au maintien de l'équilibre. Successivement il lança contre elle les princes allemands, le Danemark, la Suède; — le jour vint où il fallut que la France, à son tour, entrât en scène, contre l'Autriche et surtout contre l'Espagne, plus proche de nous, mieux placée pour recevoir nos coups.

La marine devait, au jugement de Richelieu, jouer un grand rôle dans cette guerre : elle avait d'abord à assurer la sécurité de nos côtes, à nous permettre de n'y détourner aucune portion des forces qui étaient nécessaires sur les frontières de terre; ensuite, elle devait intercepter les communications entre les différentes parties de la monarchie espagnole : la péninsule, les Pays-Bas, l'Italie, les Indes. Isolées, ne pouvant se soutenir les unes les autres, tandis que nous serions les maîtres de faire porter notre effort où nous voudrions, elles seraient alors vouées à succomber les unes après les autres; — enfin Richelieu espérait que, quand la faiblesse du gouvernement de Philippe IV apparaîtrait dans son jour, les populations qui gémissaient sous le joug du « Pharaon d'Espagne » n'hésiteraient plus à secouer une tyrannie dé-

testée : les Pays-Bas, la Catalogne, le Portugal, Naples, se soulèveraient; cet empire hétérogène se disloquerait et la marine qui seule permettrait d'encourager, de soutenir ces révoltés, aurait ainsi la plus grande part dans le succès final.

Le chef que Richelieu donna à ses escadres, l'archevêque de Bordeaux, **Henri d'Escoubleau de Sourdis**, proposait de commencer par chercher sur toutes les mers les flottes espagnoles et de les anéantir, ou tout au moins de les réduire à l'impuissance en détruisant les ports de guerre sans lesquelles elles ne pouvaient rien. Mais la marine française n'était pas encore en état de tenter une aventure aussi considérable, dont l'effet, d'ailleurs, n'aurait sans doute pas suffi à contraindre l'ennemi à traiter, l'Espagne n'étant pas une puissance qu'une défaite maritime pût réduire à merci. De plus, avant d'attaquer, nous allions avoir à nous défendre.

La guerre, en effet, commença mal pour nous : le 14 septembre 1635, les Espagnols occupèrent, sans coup férir, les **îles de Lérins**; c'était une position très forte, d'où ils étaient à portée de tout entreprendre contre les côtes de Provence, un port de relâche qui permettait à leurs galères d'aller facilement d'Espagne en Italie. Il fallait à tout prix les reprendre. Ce fut long : pour compenser la supériorité de la flotte à rames des ennemis, Sourdis dut amener dans la Méditerranée l'escadre du Ponant; des difficultés de toutes sortes, l'indiscipline, l'incapacité des chefs vinrent encore retarder le succès final et ce ne fut qu'en mars 1637 que nous reprîmes possession des îles; d'autres engagements eurent encore lieu à **Saint-Tropez** et à **Leucate**, et il ne fallut rien de moins qu'une furieuse bataille de galères à **Vado** (1er septembre 1638) pour que les Espagnols renonçassent définitivement à paraître sur les côtes du golfe du Lion.

Dégagé de ce souci, Richelieu conçut le projet de réduire l'Espagne par une marche directe sur sa capitale; l'occupation des provinces basques, la prise de **Fontarabie** en étaient la préface nécessaire; la flotte de Sourdis eut l'ordre de coopérer au siège par mer, tandis que Condé et Lavalette attaqueraient la place du côté de la terre. Les Espagnols firent un grand effort pour la

délivrer et mirent en mer 68 vaisseaux ; mais, par une singulière aberration, ils leur donnèrent comme point de concentration le théâtre même des hostilités : l'escadre de Galice qui y arriva la première se trouva seule en présence de toutes les forces françaises et ne put que se réfugier dans la rade de **Guétaria** ou **Gattari**, où Sourdis vint incendier jusqu'au dernier ses 18 galions ou frégates (22 juillet 1638). Fontarabie n'en fut pas moins délivrée par l'armée espagnole, qu'il y ait eu trahison ou incapacité de nos généraux : au reste jamais aucune invasion n'a pu réussir par ce difficile pays des Vascongades où, pour peu qu'elles s'enfoncent dans l'intérieur, la protection et le concours de la flotte cessent d'être d'aucune utilité aux troupes de terre.

Mais le désastre de Gattari avait été un rude coup pour la marine espagnole ; l'année suivante, Sourdis voulut l'achever et alla la chercher tout le long des côtes de Biscaye et de Galice ; les vents et la tempête firent qu'elle lui échappa et put gagner la Manche ; ce fut pour tomber entre les mains de **Tromp** qui, du 15 septembre au 21 octobre 1639, l'anéantit dans une série de combats sur les côtes de Flandre et d'Angleterre. Après ce coup, les Espagnols renoncèrent à tenir l'Atlantique et ne tentèrent même plus de faire passer des renforts dans leurs possessions du Nord. Réduits à leurs propres forces, les Pays-Bas catholiques abandonnèrent toute offensive et se bornèrent à se défendre de leur mieux ; l'armée d'occupation vit ses effectifs diminuer rapidement et, trois ans plus tard, la défaite de **Rocroy** (19 mai 1643) vint montrer qu'elle avait cessé d'être un danger pour notre frontière.

Les convois des Indes eux-mêmes ne passaient plus qu'avec peine. **Brézé** en détruisit un en vue de Cadix le 21 juillet 1640, après une belle bataille vivement menée. Tout tournait au gré de Richelieu : la décomposition de l'empire espagnol, qu'il avait escomptée, commençait à se dessiner ; le **Portugal** proclamait son indépendance et appelait à son secours la France, qui lui envoyait la flotte de Brézé et des renforts pour entretenir la guerre dans la péninsule (août 1641) ; **Barcelone** se soulevait et proclamait Louis XIII comte de Catalogne (juin-décembre 1640) ; la flotte et

l'armée françaises étendaient aussitôt notre occupation jusqu'à l'Èbre. Sourdis, il est vrai, envoyé devant Tarragone avec des forces insuffisantes et des ordres qu'il désapprouvait, ne pouvait tenir le blocus et essuyait un échec grave (20 août 1641); mais Brézé, mis après lui à la tête de l'escadre de la Méditerranée, rétablissait nos affaires, et courant d'abord aux forces navales ennemies, comme aurait voulu son prédécesseur, leur infligeait un vrai désastre au Cap de Gate (3 septembre 1643). La Catalogne et la Méditerranée semblaient devenues françaises.

Par malheur la ferme direction qui avait rendu ces succès possibles allait nous manquer : Richelieu était mort le 4 décembre 1642 et Louis XIII, son élève, qui aurait peut-être voulu le continuer, l'avait suivi le 14 mai 1643.

V. La Régence. Ruine de l'œuvre de Richelieu.

Mazarin et la marine. — Contrairement à ce que l'on a prétendu, Mazarin n'a ni méprisé, ni négligé la marine. Tant qu'il le put, il maintint le budget des dépenses navales à un chiffre élevé : 3 millions 1/2 en 1643, 5 en 1647.

Mais il n'avait pas pour elle la sollicitude passionnée de son prédécesseur : quand il eut à choisir entre notre puissance sur mer et le succès de ses petites combinaisons politiques, il n'hésita pas; pour détacher les Vendôme du parti des princes, il abandonna la Grande Maîtrise au duc de Beaufort, qui fit prêter aux officiers de marine le serment de le servir « envers et contre tous », reconstituant ainsi cette féodalité maritime que Richelieu avait cru supprimer. Quand il fallut de l'argent pour acheter la soumission de ses adversaires, le cardinal rogna sur le budget de la marine, qui tomba à 431.000 (1649), 355.000 (1655), 312.000 livres (1656) : on cessa de construire, le personnel non payé se dispersa, on en revint aux fâcheuses pratiques d'avant 1625, et dès 1650, nos escadres ne se composèrent plus guère que de bâtiments marchands armés comme on put.

Combats de 1644 à 1650. — On avait pourtant commencé par quelques succès brillants : grâce à Brézé, maître de la côte et du large, nos troupes avaient occupé les unes après les autres toutes les places de la Catalogne. Puis Mazarin avait ordonné une expédition que n'aurait pas désavouée Richelieu : il s'agissait d'occuper **les Présides de Toscane** (Orbitello, Telamone, Porto-Longone, Porto-Ferrajo, etc...), qui, avec la Sardaigne et les Baléares, permettaient aux Espagnols de faire passer leurs flottes et leurs armées de Valence à Naples et de retenir sous leur domination les Deux Siciles. L'entreprise débuta assez bien, mais, quand le Grand Maître eut été tué par un boulet au combat naval d'**Orbitello** (14 juin 1646), on rentra à Toulon dans un désordre absolu. Une seconde expédition sous le Maréchal **de La Meilleraye** ne fut pas plus heureuse et il fallut renoncer à prendre pied en Toscane (septembre 1646).

Un objet plus important ne tarda pas à s'offrir à l'activité de nos marins : exaspéré par la fiscalité des Espagnols, le peuple de Naples venait de se soulever à la voix de **Masaniello** (juillet 1647), puis de **Gennaro Anese** (octobre 1647) ; pour se donner des alliés, il offrit l'autorité suprême à un Français, le **duc de Guise**, que, malgré certaines répugnances, Mazarin décida de soutenir. Mais le **duc de Richelieu**, général des galères, à qui on confia le commandement, quoique disposant de forces supérieures, ne sut pas s'en servir : son « voyage de Naples » (décembre-janvier 1648) se termina par un échec ridicule et nos partisans furent écrasés sans avoir reçu de la France aucune aide sérieuse (avril 1648).

La Fronde maritime. — Nous avions à songer à trop d'autres affaires : les discordes civiles avaient recommencé et leur premier effet avait été, comme toujours, d'anéantir notre puissance navale. Un vice-amiral de France, **du Daugnon**, s'était déclaré pour Condé et avait entraîné dans sa révolte Brouage avec tout le pays environnant. Notre plus grand port de l'Océan, **Bordeaux**, s'était alors laissé dominer par la faction démagogique de l'**Ormée**, et, suivant l'exemple donné par le premier prince du sang, n'avait pas reculé devant un recours à l'étranger. On parla d'appeler les

Anglais et l'on revit des escadres espagnoles dans les eaux de Ré et d'Oléron; pour mettre à la raison les rebelles il fallut mobiliser toutes les forces navales du Ponant, et telle était la désorganisation générale que cet armement ne fut possible que grâce au concours financier d'officiers comme Duquesne qui engagèrent leur fortune personnelle pour subvenir aux dépenses nécessaires.

Ce qui fut plus grave encore, ce fut qu'à la même époque nos alliés des Pays-Bas, dominés comme toujours par le sentiment de leurs intérêts commerciaux, se laissèrent gagner par les offres avantageuses des Espagnols, qui reconnaissaient leur indépendance et leur sacrifiaient l'empire colonial portugais : ils traitèrent, sans nous, à **Osnabrück** (janvier 1648). Du coup les Espagnols se retrouvèrent maîtres de la mer : leur flotte de la Méditerranée, double de la nôtre maintenant, nous interdisait de sortir de Marseille et de Toulon; successivement, toutes nos garnisons de Catalogne et d'Italie succombaient et nos armées, incapables de rester ainsi menacées sur leurs flancs et privées de communications avec leurs bases de ravitaillement, étaient rejetées au delà des Alpes et des Pyrénées. Sur la frontière du Nord, où le concours d'une flotte hollandaise nous avait permis de reprendre **Gravelines** (1644 et **Dunkerque** (1646), ces deux places se trouvèrent menacées d'une reprise immédiate; pour les sauver coûte que coûte, on constitua avec les derniers vaisseaux du Ponant une faible escadre que l'on confia au chef d'escadre du **Ménillet**. Mais les puissances maritimes étaient décidées à nous montrer que nous ne pouvions nous passer d'elles : arguant de prétendues vexations commises contre le commerce de son pays, l'amiral anglais **Blake** saisit notre flotte en pleine mer et l'emmena à Douvres (14 sept. 1652); avant que les débats ouverts par cette singulière opération diplomatique eussent reçu une solution, Dunkerque était retombée entre les mains des Espagnols.

Fin de la guerre. — Mazarin put bien, et assez rapidement, rétablir en France l'unité et le respect de l'autorité monarchique; il ne put du jour au lendemain reconstituer une flotte. L'Espagne, il est vrai, n'était plus à craindre : elle se débattait contre des

difficultés auprès desquelles les nôtres n'étaient rien ; du moins fallait-il, par la menace de pertes plus grandes encore que celles que nous lui avions infligées, la décider à reconnaître les faits accomplis et à demander la paix.

Un instant, Mazarin crut y arriver par de nouvelles démonstrations sur **Naples** ; mais l'escadre qu'il donna au **chevalier Paul** était si faible et si mal équipée qu'elle dut renoncer à se maintenir plus de quelques semaines sur les côtes d'Italie (oct.-déc. 1654). Il fallut se décider à reconnaître que l'on ne pouvait en finir sans l'appui des maîtres de la mer, des **Anglais**, dont la victoire sur les Hollandais venait de mettre en lumière l'éclatante supériorité : le traité du 23 mars 1657 nous l'assura et une flotte anglaise, après avoir coopéré utilement aux opérations dans les **Dunes**, vint nous permettre, en interdisant tout ravitaillement par mer, d'achever la conquête de la Flandre maritime. L'Espagne se résigna et les négociations de Lyon conduisirent assez rapidement au **traité des Pyrénées** (7 nov. 1659).

L'Espagne était vaincue : elle devait renoncer à sa chimère de domination universelle, reconnaître la situation que nous avaient créée dans l'Europe centrale les **traités de Westphalie**, nous abandonner des territoires considérables, en Artois et en Roussillon ; mais l'Angleterre, dont l'intervention avait été d'un si grand poids dans la balance, était récompensée plus largement encore : elle avait la **Jamaïque**, c'est-à-dire un pied dans ces Indes Occidentales qui étaient l'objet séculaire de son ambition, et **Dunkerque**, c'est-à-dire une tête de pont sur le continent, qui, si Cromwell avait eu des continuateurs, lui aurait permis d'y jouer un rôle aussi grand qu'au Moyen Age. Pour payer le secours qu'elle nous avait prêté contre un ennemi presque abattu, nous avions dû en faire un danger pour nous-mêmes.

Décadence maritime de la France. — Nous ne pouvions agir autrement : nous n'avions plus aucune force qui nous permît de figurer honorablement sur les mers ; non seulement les Anglais, mais les Hollandais, nos alliés et nos obligés de toujours, nous traitaient avec un dédain suprême : Ruyter arrêtait les misérables navires

que nous entretenions pour faire la police de la Méditerranée et en malmenait les équipages comme il aurait fait ceux des pirates algériens (1657).

Dans cet abaissement, qu'importaient les rêves ambitieux que continuaient à former quelques hommes d'État? le grand financier du cardinal, **Fouquet**, voyait l'importance qu'allaient prendre les intérêts maritimes dans la France nouvelle : il essayait d'en faire sa chose, sans doute pour s'assurer par là le moyen de dominer le royaume lui-même, accaparait les actions des compagnies de commerce, se créait par ses largesses une vaste clientèle d'officiers de marine; il prenait d'ailleurs quelques utiles mesures, propres à préparer le relèvement de notre marine, comme l'établissement du fameux droit de fret, de **cinquante sous par tonneau**, destiné à enlever aux navires étrangers le trafic de nos ports et à encourager l'armement français. Mais, pour que ces conceptions portassent leur fruit, il eût fallu que nous eussions des forces capables de protéger notre commerce : en 1660 il nous restait six galères, une dizaine de vaisseaux; et quels navires! « *J'aimerais « mieux garder les caches que de commander à une armée aussi mal « réglée et disciplinée,* » écrivait le vice-amiral de Nuchèzes.

Notre marine marchande était comme anéantie : dans le Ponant, seuls des Hollandais desservaient nos colonies et nos ports; dans le Levant, malgré l'admirable persévérance des Marseillais, qui luttèrent jusqu'au bout, qui en 1650 créèrent leur **Chambre de Commerce** pour coordonner leurs opérations, la décadence continuait; en 1660, les échanges avec le Levant ne dépassaient pas 3 millions : il n'y avait pas trente vrais bâtiments de mer attachés au port.

Conclusion sur l'œuvre de Richelieu. — Pour tout dire d'un mot, la France de 1660 ne comptait plus comme puissance navale ni comme nation commerçante. C'est que, le cardinal mort, il ne s'était trouvé personne pour continuer son œuvre : ni les rois, ni les grands, ni la nation n'avaient voulu comprendre que la France devait avoir une marine, que c'était la condition de sa grandeur à venir. Le Grand Maître et ses amis avaient pourtant essayé de faire partager leur enthousiasme à la nation : par la parole

(Assemblée des notables, etc.) par le livre (Champlain, Lescarbot, Razilly), par la presse (Gazette de France), ils avaient fait une active propagande en faveur de leurs idées. Tout avait échoué devant l'éternelle indifférence du public français pour la marine : désespérant d'entraîner l'opinion, Richelieu en était arrivé à croire qu'il pourrait tout faire par sa propre autorité et l'ascendant de son génie ; dans ces conditions, son énergique impulsion venant à disparaître, il était fatal que le mouvement s'arrêtât, que l'œuvre, peut-être un peu hâtive et prématurée, périclitât comme elle fit.

Cet effort ne devait pourtant pas être stérile : il en restait au moins le souvenir et l'exemple : à ceux qui par la suite voudraient reprendre l'œuvre interrompue, Richelieu laissait un programme auquel on n'a rien trouvé à ajouter, et, pour le remplir, des institutions, des établissements, des **hommes** qui étaient déjà les plus précieux éléments du succès ; aussi comprend-on que le ministre, qui plus heureux que lui, put réaliser ce qu'il avait voulu, **Colbert**, se soit toujours plu à reporter sur lui toute la gloire de ces desseins, à se proclamer seulement son élève et son continuateur.

CHAPITRE IV

APOGÉE DE LA PUISSANCE NAVALE DE LA FRANCE :
L'ŒUVRE DE COLBERT ET DE SEIGNELAY. — LA MARINE DE COMMERCE.

Louis XIV et la Marine. — Faute de temps, Richelieu n'avait pu donner à la France l'empire des mers ; sous Louis XIV notre pays fut un instant capable de lutter à la fois contre les deux plus grandes puissances navales du monde, et de leur disputer, avec la domination des mers, l'exploitation de l'univers.

Ce ne fut pas l'œuvre personnelle du roi ; à aucun degré Louis ne montra pour les choses de la mer la prédilection passionnée qu'il apporta aux affaires militaires ; il ne vit la mer que trois fois dans sa vie (à Dieppe en 1647, à Toulon en 1660, à Dunkerque en 1675) et ce fut en vain que Colbert projeta à diverses reprises un voyage qui lui montrât ses arsenaux et ses flottes, et contrebalançât dans son esprit l'influence de ses fréquents séjours aux armées : tout ce que le roi connut de ses vaisseaux, il le connut par les dessins de Puget et les modèles que Colbert rassembla pour lui sur le Grand Canal de Versailles.

S'il voulut le développement de notre puissance navale, ce ne fut donc pas par un penchant naturel, mais un peu par l'effet de son désir perpétuel de tout ce qui pouvait le grandir aux yeux de l'univers, beaucoup par la conviction profonde et raisonnée qu'il importait à la sécurité et à la prospérité du royaume. Mais, une fois que ses conseillers l'eurent persuadé que sa gloire était intéressée à cette tâche, il y consacra pour toujours l'attention soutenue et la volonté patiente qu'il mettait à tout : pendant cinquante ans, il travailla tous les vendredis après-midi aux affaires de la marine, qu'il connut dans le détail ; rien ne se fit, rien n'eût

pu se faire sans lui, et en toute justice, une bonne partie du mérite de l'œuvre accomplie doit être reportée sur celui qui, par les responsabilités qu'il sut prendre et l'autorité avec laquelle il se fit obéir, fut véritablement l'auteur de tout ce qui s'est fait sous son règne.

Mais cette bonne volonté avait besoin d'être soutenue, encouragée, ranimée parfois : tant qu'il y eut dans les conseils du roi des avocats de la marine, pour faire valoir ses services et sa nécessité, notre puissance navale progressa; du jour où ils eurent disparu, le roi se laissa persuader que d'autres tâches étaient plus urgentes ou plus glorieuses : tout en prétendant maintenir les résultats acquis, il consentit à attendre des jours meilleurs pour les compléter : dès cette heure, la décadence était commencée. C'est pourquoi, du point de vue maritime, l'histoire du règne se divise en deux périodes bien tranchées : celle des **Colbert** (1660-1691), et celle des **Pontchartrain** (1691-1715).

Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) était un bourgeois de Reims, d'une famille de négociants et de petits fonctionnaires; il commença sa fortune en faisant les affaires de Mazarin, dont il fut l'homme de confiance; à sa mort, le Cardinal le « *donna* » au roi, qu'il pria de l'employer, « *étant fort fidèle* »; Colbert sut se concilier la faveur de Louis XIV en démasquant les concussions de Fouquet, puis en rétablissant l'ordre dans les finances. Il devint successivement conseiller et ministre d'État, intendant, puis contrôleur général des finances, secrétaire d'État de la marine et de la maison du roi, surintendant des bâtiments, etc... Il n'eut jamais les attributions ni le rôle d'un premier ministre : Louis XIV ne l'aurait point souffert; mais, faisant à lui seul les fonctions de dix de nos ministres actuels, il eut sur l'administration une autorité presque sans limites; travailleur infatigable, esprit méthodique et sûr, fonctionnaire d'une intégrité absolue et d'une volonté inflexible, dur aux autres comme à soi-même, sans haines, sans amitiés, il exerça une action décisive sur la vie de la France; pendant près de deux siècles, ses théories et ses vues devaient rester pour nos administrateurs et nos hommes d'État des dogmes incontestés.

Colbert avait commencé dès 1647 à s'occuper des affaires de la marine, comme secrétaire de Mazarin; en 1661, le roi le chargea de correspondre avec les autorités des ports; en 1665, il lui confia officiellement la direction de l'administration maritime, en 1669, constitua pour lui, avec des attributions enlevées à la guerre et aux affaires étrangères, un **secrétariat d'État** qui en fit un ministre de la marine en titre, comme il l'était déjà en fait. De 1660 à 1683, Colbert fut le maître absolu de notre marine, dont la création fut entièrement son œuvre; mais, accablé d'affaires, il se déchargea peu à peu des détails de l'administration, et, à partir de 1676, y associa étroitement son fils, qui fut pour lui le plus utile des collaborateurs avant d'être le plus fidèle des continuateurs.

Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay (1651-1690), avait été destiné tout enfant au ministère, dont son père lui avait dès 1672 obtenu la survivance; pour le préparer à ce métier « *le plus beau* « *de tous* », Colbert lui fit donner, sous sa direction, une éducation combinée pour en faire « le plus habile homme en fait de marine « qu'il y ait jamais eu dans le royaume »; admis à la signature en 1672, il fut bientôt en état de suppléer Colbert dans toutes les parties de son immense travail : quand il le remplaça définitivement, en 1683, il ne parut guère qu'il y eut quelque chose de changé, tant il était pénétré de ses maximes et de ses méthodes. Sans doute en ce ministre né grand seigneur, ambitieux avant tout de jouer un rôle dans la grande politique, on trouve moins de mesure et de sagesse, moins de souci des intérêts matériels, des finances, du commerce, que chez le grand administrateur, soucieux d'abord de la prospérité publique, de l'ordre et de l'économie, qu'avait été Colbert; Seignelay d'ailleurs ne fut ni contrôleur général, ni surintendant des bâtiments; les finances, le commerce, l'industrie ne le regardaient pas. Avec lui on oublia un peu le négoce, la navigation, les colonies : la marine devint surtout un instrument de guerre et de gloire. Mais cela même servit sa cause auprès de Louis XIV, toujours épris de conquêtes et de magnificence. Jamais la France ne parut plus près de proposer comme

but final à son ambition la domination du monde par la mer que quand elle se lança, en 1688, dans une lutte à mort contre les puissances maritimes, et ce fut là en partie l'effet de la faveur de Seignelay, le principal inspirateur de la campagne d'Irlande, ministre d'État depuis 1688; son crédit grandissant allait peut-être lui permettre de couronner son œuvre par un succès définitif, mais il mourut à trente-neuf ans et cette mort soudaine arrêta l'essor commencé; comptant seulement sur l'autorité royale pour mener à bien leur œuvre, les Colbert ne s'étaient pas préparé de successeurs, n'avaient pas créé dans la nation l'état d'esprit qui en aurait fait surgir et les aurait inspirés : un changement dans le ministère suffit pour tout suspendre et « la « jalousie de Louvois écrasa la marine. »

L'œuvre des Colbert (car on ne peut séparer le père du fils) demeura donc inachevée, un peu dénaturée aussi par le caractère nouveau que lui avait donné Seignelay; mais elle restait la plus complète qui eût encore été accomplie chez nous. Elle était grande par l'exécution surtout, car les idées de Colbert sur la marine n'eurent rien d'original : il en convenait lui-même, et c'était par l'autorité de « ce grand cardinal de Richelieu » qu'il justifiait ses conceptions et les faisait valoir auprès du roi, par ses principes qu'il établissait la nécessité d'une flotte pour l'honneur et la sécurité de tout grand état, la possibilité pour la France d'en avoir une, les avantages particuliers qu'elle pouvait en tirer dans les circonstances présentes. Sur un point seulement il s'écartait des idées de son devancier et les complétait : le cardinal n'avait guère vu que le rôle politique et militaire de la mer; pour lui, la flotte de guerre n'était qu'un instrument de combat, la marine marchande qu'une matière et un auxiliaire pour la flotte de guerre, les profits du commerce qu'un moyen d'accroître les forces d'un état; c'est au contraire la richesse pour elle-même, pour le bonheur et la puissance que sa possession donne aux peuples, que Colbert veut demander à la mer, et c'est par une exploitation pacifique des océans qu'il prétend en assurer la jouissance à la France : le rôle essentiel de la marine de guerre, à ses yeux, est de rendre possible cette exploitation pacifique et c'est la domi-

nation économique, bien plus que politique, du monde qu'il propose comme fin dernière aux efforts des Français. Tandis que l'œuvre de Richelieu est avant tout une œuvre militaire, celle de Colbert, plus complexe, s'étend à toutes les branches de l'activité maritime, et le développement du commerce et de la marine marchande est peut-être ce qui tient le plus au cœur à ce ministre. Les circonstances le firent oublier un peu à Seignelay; il n'en reste pas moins que c'est là la base, la partie essentielle du système, celle par laquelle il convient d'en aborder l'étude.

Théories et action économiques de Colbert. — Pour Colbert, la **richesse** est un des éléments de prospérité les plus desirables pour les nations comme pour les individus, et la richesse, pour lui, c'est l'**argent**, l'argent monnayé, les espèces métalliques : « *On demeu-* « *rera facilement d'accord de ce principe* », écrit-il, « *qu'il n'y a que* « *l'abondance d'argent dans un état qui fasse la différence de sa gran-* « *deur et de sa puissance* ». Cela étant, à défaut de mines que nous ne possédons pas, il n'est qu'un moyen de nous procurer ce bien indispensable que sont les métaux précieux : nous les faire donner par les nations étrangères en échange des produits de notre sol, tout en empêchant ces mêmes nations de venir nous enlever ceux que nous possédons, **organiser** le trafic de façon à réaliser en notre faveur une **balance du commerce** avantageuse, à solder en monnaie. Ainsi le royaume s'enrichira, pour le plus grand profit du roi lui-même, car « *il est plus utile à un prince de voir entrer* « *cent millions dans son royaume que d'en tirer deux cents de ses* « *peuples* ». C'est en vertu de ce principe que l'on attache tant d'intérêt au commerce avec l'Espagne et ses colonies, qui nous fournit de l'argent, et que l'on regarde avec défiance celui du Levant, qui nous en enlève; Colbert en arrivera à défendre « *à tous marchands* « *de transporter aucun argent hors du royaume* **sous peine de la vie** ».

Le commerce est donc une des forces principales de l'État ; or nous n'avons pour ainsi dire pas de commerce extérieur : c'est tout au plus, affirme Colbert, si en 1664 nous faisons pour 35 millions d'affaires par an, 20 à l'importation, 12 à 18 à l'exportation, le dixième ou le vingtième de ce que font les Hollandais. Quant

à notre marine marchande, sa situation est pire encore : « *Le com-* « *mercè par mer de tout le monde se fait par vingt mille vaiseaux* « *environ ; dans l'ordre naturel, chaque nation en devrait avoir sa* « *part à proportion de sa puissance et du nombre de ses peuples et* « *de ses côtes de mer ; les Hollandais en ont de ce nombre quinze à* « *seize mille, les Anglais trois à quatre mille et les Français peut-* « *être cinq à six cents au plus* [1]. »

Cela paraissait à Colbert une injustice, un vol véritable dont la France était victime, et cela suffit à lui faire toujours regarder les Hollandais, nos heureux concurrents, comme des ennemis qu'il fallait abattre pour leur enlever la part qu'ils détenaient et qui aurait dû nous revenir du commerce du monde.

Les causes de notre infériorité, selon lui, étaient multiples : il en accusait « le grand nombre des péages et des officiers pu- « blics », « l'excès des inquisitions et des tarifs », « les pirateries « des Barbaresques », et surtout « l'abandonnement entier du roi « et de son conseil ». Heureusement, pour réparer le passé, Louis XIV était décidé à « donner une application et une protec- « tion entières au commerce, comme étant une des principales « et importantes affaires du royaume ».

En effet, les intérêts du négoce tinrent alors une place toute nouvelle dans les préoccupations du gouvernement. Les villes de commerce firent connaître leurs besoins et leurs désirs par l'intermédiaire de leurs députés et il en fut tenu un grand compte ; à partir de 1664, un Conseil du Commerce délibéra tous les quinze jours et provoqua d'importantes mesures législatives; un directeur général, des commissaires, des inspecteurs des manufactures et du commerce veillèrent à leur application. Si le commerce eut à souffrir, ce ne fut plus comme jadis de la négligence et de l'indifférence du gouvernement, mais plutôt de sa trop grande sollicitude, de son intervention parfois tatillonne jusque dans les plus minces détails.

1. Ces chiffres, donnés par Colbert, sont approximatifs, et probablement arrangés pour les besoins de la cause ; en l'absence de toute statistique officielle, nous ne pouvons rien dire de précis ; mais une enquête opérée par ordre de Colbert lui-même établit qu'en 1664 la marine marchande du Ponant comprenait 2.368 navires déplaçant 159.920 tonneaux, 329 seulement dépassant cent tonneaux ; d'autre part un document digne de foi nous montre nos échanges avec les seules Provinces-Unies s'élevant, en 1638, à 78 millions.

A force de vouloir **organiser** le commerce et l'industrie, Colbert en était arrivé à les considérer comme des administrations, et les commerçants et les industriels comme des fonctionnaires. La réglementation touffue et mesquine par laquelle il prétendit régler leurs opérations tua toute initiative, et nous mit souvent en état d'infériorité vis-à-vis de nos concurrents.

La transformation accomplie fut profonde : l'organisation judiciaire, simplifiée et allégée, facilita la marche des affaires, qui eurent désormais leurs codes, identiques pour tout le royaume, l'**Ordonnance du Commerce** de 1673, et l'**Ordonnance de la Marine** de 1681; des milliers de taxes et de péages furent abolis; un grand pas fut fait vers l'unification économique du royaume, et la création de la zone des **Cinq grosses fermes** fit tomber une partie des barrières entre les provinces; la construction de routes, de canaux, comme l'admirable **Canal du Midi** (1665-1681), rendit la circulation plus aisée et plus intense; l'agriculture, soulagée par la réduction des tailles, vit son rendement s'accroître; on créa des **manufactures**, encouragées, subventionnées, parfois entièrement soutenues par le roi, etc...; en peu d'années la France fut en état de produire des marchandises que jusque-là elle devait demander aux étrangers, de leur en offrir qui jadis lui manquaient à elle-même.

La politique douanière. — Restait à développer le commerce extérieur et la navigation. Par une conception qui nous surprend, Colbert croyait que la circulation et les échanges dans le monde ne pouvaient plus être accrus sensiblement; il n'y avait donc qu'un moyen d'augmenter la part qui nous en revenait, qui était d'enlever aux étrangers tout ou partie de la leur : « *Le commerce* », écrivait le ministre, « *est une guerre d'argent* ». En vertu de ce principe qu'*il faut être certain de conserver avant de songer à acquérir*, il convenait de nous réserver d'abord notre propre marché ; une organisation qui nous assurerait le monopole de la clientèle nationale stimulerait notre production, et nous préparerait à lutter avec confiance jusque sur les marchés étrangers ; c'était la première œuvre à entreprendre : « *Tout le commerce* », disait Colbert, « *consiste*

« *à décharger les entrées en marchandises qui servent aux manufac-* « *tures du dedans, charger celles qui entrent manufacturées, sou-* « *lager les droits de sortie des marchandises manufacturées au* « *dedans du royaume.* »

Fouquet avait déjà commencé, et son droit de **cinquante sous par tonneau** était destiné à ménager dans nos ports une situation privilégiée à notre pavillon. Dans la pratique les effets de cette mesure avaient été à peu près nuls : qu'était une taxe de cinquante sous, quand le prix du fret était, pour le même voyage, de 8 livres sur un navire hollandais, de 16 sur un français? D'ailleurs la plupart des intéressés, et les Pays-Bas en première ligne, obtinrent assez vite des adoucissements à ce régime.

C'était aux marchandises elles-mêmes qu'il fallait s'attaquer, en instituant un système de protection douanière renforcée : un premier tarif, en 1664, manqua complètement son but; les droits relativement modérés qu'il édictait ne suffirent pas à compenser la différence des prix en France et à l'étranger et à arrêter les importations; il fallut promulguer un autre tarif, à tendances nettement prohibitives celui-ci, en 1667; les droits étaient augmentés de 100 % sur la plupart des articles, de 360 % sur certaines marchandises comme les bas, les tapisseries, qui payèrent des sommes presque supérieures à leur valeur : les bas de soie, au lieu de deux livres dix sous par douzaine, durent verser deux livres dix sous par paire! Il devenait impossible aux Anglais, aux Hollandais surtout, d'écouler avec avantage leurs marchandises chez nous; les Français allaient être obligés de se procurer par leur propre industrie toutes les denrées qui leur étaient indispensables.

Il était à craindre que les étrangers ne ripostassent par des mesures analogues, et qu'à cette politique de représailles nous ne perdissions le débit avantageux que nous avions chez eux de certains de nos produits. Colbert ne le croyait pas possible; il estimait que « *nous n'avons besoin de personne et nos voisins ont besoin de* « *nous. Le royaume a tout généralement en soi-même, mais il n'en* « *est pas de même des états qui lui confinent : ils n'ont ni vin, ni* « *blé, ni sel, ni chanvre, ni eaux-de-vie, et il est de toute nécessité*

« *qu'ils aient recours à nous pour en avoir* », et il ajoutait : « *Les « femmes et les filles accoutumées de s'habiller à la française ne « changeront pas de mode!* » Cromwell lui avait pourtant répondu par avance que « *le peuple anglais, après avoir montré au monde « que l'on pouvait se passer de roi, serait bien capable de lui mon- « trer aussi que l'on pouvait se passer de vins et d'eaux-de-vie de « France!* »

Ce fut en effet ce qui arriva; dès 1670 les Anglais se mirent à opposer des droits exorbitants, puis des prohibitions en forme à l'entrée de nos marchandises, et les consommateurs furent contraints de les remplacer par des équivalents moins coûteux : les Anglais burent de la bière et du rhum au lieu de vin et de cognac, les Hollandais salèrent leurs harengs avec du sel d'Espagne. On essaya en vain de réagir, de rétablir l'égalité des échanges, au moins avec certains états : toutes les négociations engagées en vue de la conclusion de **traités de commerce** échouèrent; le mouvement continua même après la mort de Colbert, plus violent encore à l'étranger qu'il n'avait été chez nous : les grandes nations parurent désormais avoir avant tout le souci de s'entourer d'infranchissables barrières douanières; la France, qui jadis avait eu des relations assez actives avec ses voisins, les vit s'arrêter à peu près complètement : ses importations de manufactures dans les Pays-Bas, qui avaient atteint 58 millions en 1658, tombèrent à 14 en 1665, à 2.300.000 livres en 1716! ses envois en Angleterre, qui en 1690 encore représentaient le quart de ses exportations, cessèrent presque totalement. Telle était la force des préjugés colbertiens que nos hommes d'État se réjouissaient de voir notre pays se replier ainsi sur soi-même : il semblait que l'idéal pour une nation fût d'exclure jalousement les étrangers de son marché, quitte à cesser de jouer aucun rôle sur le leur.

Les actes de Colbert avaient eu d'autres conséquences : comme il arrive presque toujours, la guerre de tarifs avait eu des répercussions politiques : le tarif de 1667 fut une des causes déterminantes de la guerre de Hollande, et c'est encore à lui que s'en prennent les déclarations anglaises de 1678 et 1689. Or, pour l'Angleterre et les Pays-Bas, les intérêts commerciaux

étaient ceux que l'on considérait avant tous les autres; Louis XIV était loin de leur accorder la même attention. Aussi dans les négociations, nos diplomates se laissèrent-ils souvent aller à sacrifier, pour des avantages d'ordre politique et militaire, celles mêmes des mesures économiques auxquelles nos négociants tenaient le plus : à Nimègue (1678), pour se concilier les Hollandais, le roi abandonna le tarif de 1667, et jusqu'au droit de cinquante sous par tonneau; il en fit autant pour l'Angleterre lors des négociations de Ryswick (1697) sans même demander de réciprocité; il gardait bien au fond du cœur l'espoir de revenir un jour sur ces concessions et le tenta à plusieurs reprises; il n'en était pas moins vrai que la France, après avoir déchaîné chez ses voisins cette fureur de protectionnisme qui excluait ses produits de leurs marchés, se voyait interdire ce moyen d'action économique, même pour se défendre.

Protection du commerce et de la navigation. Les Barbaresques. — A défaut de ce système qui se retournait contre nous, tous les procédés qui pouvaient aider, provoquer le développement du commerce et de la navigation furent mis en œuvre par Colbert.

Il fallait commencer par assurer à la circulation maritime la sécurité, sans laquelle il n'était possible de rien entreprendre. Ce fut la première tâche de la marine militaire naissante : « Le roi « voulant que toutes les mers fussent nettoyées de pirates, que « tous les marchands fussent escortés, favorisés et protégés dans « leur commerce », 20 vaisseaux et 12 galères furent armés pour cet objet dès 1662, davantage par la suite. Ce fut un service remarquablement organisé, trop même, car les règles quasi militaires auxquelles on soumettait les marchands sous prétexte de convois et d'escortes s'accordaient mal avec les exigences du négoce. La piraterie disparut complètement des mers du Ponant.

Dans la Méditerranée, ce fut plus difficile, car on y avait affaire aux Barbaresques, pour lesquels la course était la seule ressource, et qu'il semblait impossible d'amener à y renoncer. De 1652 à 1665 ils nous avaient encore enlevé pour dix millions de marchandises.

Le **chevalier Paul** avait proposé de les mettre à la raison en les privant de leurs bases d'opération, en occupant leurs repaires; une expédition inspirée par ces vues fut tentée en 1664; mais le **duc de Beaufort** choisit comme point de débarquement la plage déserte de **Gigeri** (Djidjelli) et ne sut pas même en dégager les abords immédiats; la maladie emporta beaucoup de monde et l'entreprise se termina par un véritable désastre. On ne la renouvela pas : cela aurait coûté trop cher pour un trop maigre résultat. La conquête de l'Algérie, qui nous a si amplement récompensés au XIX^e^ siècle de l'extinction de la piraterie, ne présentait aucun intérêt aux yeux des sages de ce temps : étant données les théories coloniales admises, l'occupation d'un pays déjà habité par une population à peu près civilisée, produisant les mêmes denrées que l'Europe, aurait été une absurdité économique.

On revint donc au système des croisières et pendant vingt ans nos officiers continuèrent à courir la Méditerranée, pourchassant les pirates et bataillant sans cesse; ce fut pour eux une précieuse école de navigation et l'occasion de nombreuses prouesses; pour le commerce, les résultats furent médiocres : de temps en temps on signait un traité, mais ni d'un côté ni de l'autre on n'imaginait que ce fût pour le respecter.

A partir de 1680 pourtant on parut résolu à en finir : Duquesne commença par poursuivre jusque dans les eaux de **Chio** la flotte tripolitaine qu'il y détruisit impitoyablement; le Grand Seigneur ayant cru devoir élever la voix, la menace de forcer les Dardanelles le mit à la raison (1681); puis on crut que l'on pourrait intimider les Barbaresques en bombardant et en incendiant leurs villes à l'aide de galiotes à bombes; Duquesne traita ainsi Alger en 1682 et 1683, d'Estrées et Tourville Tripoli en 1683, Alger encore une fois en 1688. Par la terreur on arrachait aux musulmans toutes les promesses de « paix de cent ans » que l'on voulait, mais ils n'étaient pas détruits et recommençaient toujours. On dépensa 25 millions à ces **bombarderies** et la guerre de la Ligue d'Augsbourg arriva sans que l'on eût obtenu aucun résultat sérieux.

L'activité de la course commença bien à décliner, par l'effet de la décadence militaire de la République d'Alger, mais jusqu'au

XIX^e^ siècle la sécurité de la navigation dans le bassin occidental de la Méditerranée demeura précaire. Les Français, pourtant, y jouissaient d'une situation un peu privilégiée, car le commerce assez considérable qu'ils faisaient dans les **Concessions d'Afrique**, et l'activité de leurs consuls à Alger, à Tunis, au Maroc leur valaient, de la part des indigènes, quelques égards que n'obtenaient pas les autres nations.

Le système des Compagnies. — Pour exciter les Français à faire construire des navires et à naviguer, Colbert eut d'abord recours aux encouragements et aux exhortations officielles. Les représentants de l'autorité eurent ordre de répéter que le commerce de mer était une œuvre de bon Français, agréable au roi, et que loin de déroger, il constituait un titre à toutes les faveurs du gouvernement et à la noblesse elle-même. Puis on accorda des **primes** aux armateurs : cent sous par tonneau à tout navire de construction française, quatre livres pour les bâtiments achetés à l'étranger. On en donna aussi à l'exportation de certaines marchandises, aux vins, aux eaux-de-vie, aux draps destinés au Levant, aux nègres transportés en Amérique, etc..., on exempta de droits certaines denrées lorsqu'elles étaient importées sous pavillon français; afin de favoriser le commerce de transit et de commission, on créa des **entrepôts** (1654) et même des **ports francs** (Dunkerque, Marseille, Bayonne).

Ce fut en vain : Colbert ne put vaincre la défiance des Français à l'égard du commerce maritime et la répugnance des négociants, « *petits marchands qui ne croient pas qu'il y ait d'autre commerce* « *que celui qui se fait dans leur boutique* », à risquer leurs fonds dans des affaires à longue échéance. Malgré ses affirmations répétées que « le *commerce universellement consiste en la liberté à toutes* « *personnes d'acheter et de vendre, et en la multiplication des ache-* « *teurs* », que « *tout ce qui tend à restreindre la liberté et le nombre* « *des marchands ne peut rien valoir* », que « *toutes les fois qu'il y* « *avait un grand avantage ou même un avantage égal il fallait* « *retrancher tous les privilèges* », il en revint à provoquer par une ntervention officielle de l'État, la formation des entreprises com-

merciales. Le précédent de Richelieu, l'exemple des Hollandais et des Anglais, qu'il connaissait et interprétait d'ailleurs assez mal, lui firent croire que « *des Compagnies composées d'un grand nombre « d'intéressés puissants, travaillant au bien commun et à l'établisse- « ment général des affaires, pourraient plus avantageusement faire « le commerce que des particuliers, lesquels ne s'appliquent qu'à « faire valoir chacun ce qui lui appartient* ». Il tenta alors de mettre en compagnies non seulement le commerce lointain et la colonisation, mais toutes les branches du trafic, même dans les eaux européennes : il y eut une **Compagnie du Nord** (1669), une **Compagnie des Pyrénées** (1670), une **Compagnie d'Afrique**, des **Compagnies du Levant** (1670 et 1672), des **Compagnies de la Méditerranée** (1685 et 1688); dans son rêve d'**organisation du commerce**, il alla jusqu'à vouloir contraindre les négociants de Marseille, de Bordeaux, de Saint-Malo à se former en Compagnies, à se concerter, à faire, sinon leurs ventes, du moins leurs achats en commun.

Mais les compagnies étrangères étaient de libres associations de capitalistes, conduisant leurs opérations comme il leur convenait; celles de Colbert furent des créations artificielles, pour la formation desquelles on eut recours aux plus singuliers moyens de propagande et de pression, jusqu'à inscrire d'autorité les corporations et même les particuliers sur la liste des souscripteurs; les actionnaires, en majorité officiers royaux, gens de finances, bourgeois de Paris ou de Lyon, n'avaient aucune expérience du commerce maritime; de plus, l'ingérence perpétuelle du ministère dans l'administration intérieure de ces entreprises ne leur permit jamais de se conduire d'après leurs intérêts propres. La plupart d'entre elles n'eurent qu'une durée éphémère; seules les compagnies coloniales obtinrent quelques succès, en raison des conditions spéciales dans lesquelles devait se faire le commerce des mondes lointains; mais leur fortune fut loin d'atteindre celles de leurs rivales d'outre-Manche ou d'outre-Meuse.

Le résultat le plus clair de l'action de Colbert et de la formation des Compagnies fut d'avoir hâté la concentration du commerce. Jusque-là, l'activité maritime était comme dispersée le long des côtes; il y eut désormais un certain nombre de grands

ports, largement espacés, spécialisés dans l'exploitation de telle ou telle branche de la navigation : **Dunkerque** pour le commerce du Nord, **Saint-Malo** pour la pêche, **Le Havre** et la **Rochelle** pour l'Amérique, **Nantes** pour la côte d'Afrique, **Bordeaux** pour les Antilles, **Marseille** pour le Levant, **Cette** (une création de Louis XIV), pour les exportations du Languedoc et le commerce d'Espagne. Mais l'activité resta faible : la fortune de Dunkerque et de Saint-Malo, alimentée presque uniquement par la course, ne peut être regardée comme un succès commercial, celle des autres ports du Ponant ne commença à se dessiner que dans la période suivante. Dans la Méditerranée, l'état d'hostilité à peine déguisée dans lequel nous fûmes toujours avec la Turquie, et les pirateries des Barbaresques ne permirent à la flotte provençale de se reconstituer qu'avec une extrême lenteur : en 1670, Marseille envoyait au plus 90 navires dans le Levant. Un certain relèvement finit pourtant par se marquer : entre 1688 et 1699 le chiffre des exportations de Marseille se releva à 6 ou 8 millions par an.

Résultats et portée de l'œuvre de Colbert. —En définitive, à quoi ont abouti ces trente années d'efforts? en dépit des doléances du commerce, Colbert s'obstinait à croire à un succès au moins relatif : « *Lorsque je m'informe à tous les marchands du royaume de l'état* « *du commerce, ils soutiennent tous qu'il est entièrement ruiné; mais* « *quand je viens à considérer que le roi a diminué d'un tiers les* « *entrées et sorties et qu'il a augmenté la ferme de ces droits d'un* « *tiers et plus et que les fermiers non seulement ne demandent* « *aucune diminution, mais même demeurent d'accord qu'ils gagnent,* « *j'en tire une preuve démonstrative et qui ne peut être contredite* « *que le commerce augmente considérablement en France, nonob-* « *stant tout ce que les marchands peuvent dire au contraire.* »

Sur la foi du Ministre, ses admirateurs ont souvent chanté victoire et proclamé l'immensité des progrès réalisés : on écrit par exemple que l'effectif de notre marine marchande a doublé entre 1660 et 1680. Il est difficile de fournir des chiffres certains pour ou contre ces affirmations : si l'on admet les évaluations contemporaines, mais fort sujettes à caution, de l'Anglais **William Petty**,

le déplacement total de notre flotte de commerce aurait été vers 1690 de 150.000 tonneaux, et nos exportations se seraient à la même date élevées à 130 millions; comparés aux chiffres cités page 182, ceux-ci indiqueraient que, si la situation du commerce extérieure s'était améliorée (ce que l'incontestable diffusion du goût français en Europe à cette époque et la demande de nos articles de luxe qui en était résulté rendent assez vraisemblable), celle de la marine était restée à peu près stationnaire : les guerres constantes qui entravèrent alors son développement permettent de croire qu'il en fut en effet ainsi.

Il n'y a pas à faire grand fond sur ces indications; mais de nombreux renseignements nous montrent que pendant la seconde moitié du règne la misère fut effroyable dans toutes les parties du royaume; dès 1692, Fénelon écrivait que « *la France entière « n'est plus qu'un grand hôpital désolé et sans provisions* »; à la même époque, Vauban estimait que « *la dixième partie du peuple « mendiait, et que cinq autres dixièmes étaient dans l'indigence* », et il semble bien certain que la population diminua, de dix-neuf à dix millions d'habitants. Quelques années de guerre n'auraient pas suffi à provoquer de tels malheurs, si la prospérité du royaume avait été ce que voulait croire Colbert; comme d'ailleurs ces guerres furent elles-mêmes en grande partie l'effet de la politique économique suivie alors, il faut bien en conclure que le système qui avait conduit à cette situation désastreuse, n'avait pas eu le succès qu'en attendait son auteur.

On ne doit toutefois pas mesurer une œuvre de ce genre à ses seuls résultats immédiats : il faut des années pour que des réformes de cette envergure non seulement portent leurs fruits, mais même arrivent à fonctionner régulièrement. Si donc nous voulons juger Colbert avec équité, il nous faut considérer ce que fut l'état du royaume quand ses conceptions eurent vraiment triomphé, quand une paix stable et assurée eut permis à l'organisation qu'il avait créée de jouer normalement. Ses idées et son œuvre continuèrent en effet à vivre après lui : durant des générations, l'évolution économique de la France s'est poursuivie dans le sens où il l'avait engagée, et c'est alors, c'est en particulier pendant la

période de paix qui va de 1715 à 1790 que l'on peut véritablement voir le colbertisme à l'œuvre, et apprécier quels biens et quels maux en pouvaient résulter : les ministres d'alors, les Fleury et les Orry, vécurent uniquement sur les leçons de leur prédécesseur, et n'imaginèrent jamais qu'on pût assurer la prospérité générale autrement qu'en mettant ses théories en pratique.

Et encore ces bons écoliers consciencieux n'étaient-ils pas capables de comprendre et par conséquent d'appliquer dans toute leur étendue les vues de ce grand esprit : de ses plans de restauration économique ils ne gardèrent que la croyance à la toute puissance du protectionnisme douanier et à l'efficacité de l'intervention gouvernementale en matière d'industrie et de commerce, qui fit la facilité, mais aussi la fragilité de leur œuvre.

Colbert, au contraire, avait compris qu'il y avait à vaincre des difficultés autrement sérieuses que la supériorité des producteurs étrangers et la routine de nos commerçants : il ne s'était jamais leurré de l'espoir que nos rivaux verraient nos progrès sans jalousie et qu'ils nous laisseraient leur prendre une part toujours plus considérable du commerce du monde sans lutter, même par les armes si cela devenait nécessaire. L'exemple des Anglais et des Hollandais lui avait montré qu'avant de devenir une grande nation marchande, il fallait être en état de faire respecter sa liberté et sa propriété, devenir une forte puissance navale. Dans son esprit comme dans la réalité, le développement de la flotte de guerre était la condition et la garantie de la renaissance de l'activité commerciale.

C'est ce qui fait l'unité de son œuvre, ce qui explique pourquoi cet homme d'État aux ambitions essentiellement pacifiques a cru devoir consacrer les ressources de la France à la création d'une marine militaire plus encore qu'à une expansion commerciale qui sans elle n'aurait eu aucune solidité. Le seul malheur fut peut-être qu'il réussit trop vite et trop bien dans cette seconde partie de son programme : mise en possession de cet admirable instrument de domination, la France se grisa de sa puissance et se lança dans des aventures guerrières qui retardèrent pour longtemps chez elle les progrès de la navigation pacifique.

CHAPITRE V

L'ŒUVRE DE COLBERT ET DE SEIGNELAY : LA MARINE DE GUERRE.

L'œuvre de Colbert, en tant que créateur de la marine militaire, est simple et logique : comme celle de Richelieu, qu'elle imite, elle comporte l'établissement d'une administration, la formation d'un personnel, la mise en état des ports, la construction, l'armement et l'entraînement d'une flotte.

A). L'Administration. Le ministère. — Il fallut d'abord que Colbert, ainsi que l'avait fait Richelieu, assurât à la couronne, et à lui-même, la libre direction de la Marine : aux mains de grands seigneurs comme les Vendôme, la Grande Maîtrise était devenue une institution assez semblable à l'amirauté de jadis, presque indépendante de l'autorité royale, plus dangereuse qu'utile. Aussi, quand le duc de Beaufort eut disparu mystérieusement dans la guerre de Candie (1666), Colbert en profita pour supprimer cette charge. L'Amirauté fut rétablie, mais ne fut plus qu'un grand office de la couronne, un titre pompeux et vide. Au reste, on eut soin de la conférer au **comte de Vermandois** (1670), puis au **comte de Toulouse** (1683), enfants au berceau qui de longtemps ne pouvaient être gênants.

Le seul maître de la marine fut désormais le roi, qui en délégua l'administration à un ministre, au sens moderne du mot, le **secrétaire d'État ayant le département de la marine**, fonctionnaire de petite naissance, sans autorité autre que celle que le souverain lui accordait et pouvait lui retirer à son gré, incapable de devenir

par lui-même une puissance dans l'État. Quel que fût son crédit, jamais Colbert n'aspira aux droits presque souverains qu'avait eus Richelieu, jamais il ne cessa de se poser en simple exécuteur des volontés royales, en simple « homme d'affaires ». La Marine était désormais la Marine du Roi, la **marine de la France.**

Le roi voulant « *que toute la marine fût réglée par ordonnances « et règlements* », le rôle des organes qui veillaient à l'élaboration et à l'application de ces règlements devenait capital. L'administration centrale, les **bureaux** commençaient à s'organiser; longtemps encore, ils n'eurent qu'une existence en quelque sorte officieuse : même les **premiers commis** n'étaient que des auxiliaires du ministre, liés à lui par un lien de « domesticité », comme on disait alors, non des fonctionnaires de l'État. Ce ne fut peut-être pas un mal : la modestie même de ces collaborateurs était un gage de leur zèle et de leur docilité : ils interprétaient, développaient, transmettaient la pensée de leur patron ; lui seul avait la responsabilité de tout; il était le maître de son département bien plus absolument et plus directement qu'un ministre de nos jours ne pourrait l'être.

Les officiers de plume. — Il en fut autrement dans les ports et à la mer : des « *deux principales fonctions, qui sont l'une de la « guerre, l'autre de la justice, police et finances* », la seconde prit alors une importance peut-être excessive : en face des « officiers d'épée », les « officiers de plume » virent leur nombre et leurs attributions s'accroître démesurément. Il y en avait une quarantaine en 1650, il y en eut 273 en 1683, 763 en 1690.

L'ordonnance sur la police des arsenaux de marine de 1674 décida que, dans chaque port, il y aurait un **intendant** qui y serait ce que le ministre était pour l'ensemble de la Marine, le délégué général de l'autorité gouvernementale, l' « homme du roi ». Sous lui, des **commissaires**, des **contrôleurs**, des **officiers de port** présidèrent aux constructions, aux approvisionnements, aux levées, aux armements. Sur toute force navale, sur tout navire armé, il y eut un **intendant**, ou un **commissaire**, chargé de toute la besogne administrative, soustrait à l'autorité du commandant,

ayant même mission de le surveiller, de le noter, de le rappeler, s'il le fallait, à l'observation des règlements. Il semblait que les administrateurs fussent devenus les supérieurs des officiers militaires, même en ce qui dépendait de leur fonction propre.

Pour remplir ces places, Colbert aurait aimé trouver des gens compétents, ayant navigué, d'anciens officiers de vaisseau s'il s'était pu; mais les fonctions civiles offraient alors peu d'attraits aux gens de guerre; d'ailleurs ils n'y auraient sans doute rendu que des services médiocres, vu leur mépris pour ce genre de travaux : « Il faudra tâcher de faire travailler Gabaret et quel-« ques officiers de la marine les plus entendus », écrivait Colbert, « mais je doute que ces sortes d'esprits en soient capables. » En attendant que l'administration de la marine fût devenue une carrière régulière, se recrutant elle-même et où l'on n'arrivât aux charges élevées qu'après avoir passé par tous les échelons de la hiérarchie, on prit des intendants et des commissaires où on put. La plupart vinrent de cet admirable réservoir d'hommes aptes à toutes les fonctions qui fit la force de la monarchie administrative, l'aristocratie judiciaire, la robe : formés par une éducation séculaire à un dévouement absolu, à un respect superstitieux de l'autorité royale, ces légistes introduisirent dans la marine, comme ils firent à la même époque dans l'armée, la régularité, l'honnêteté et l'obéissance.

Ils ne le firent pas sans une longue lutte contre les gens de guerre, habitués à une conception fort lâche de la règle et de la discipline. Mais l'autorité royale les y soutint envers et contre tous, conformément à l'esprit général du gouvernement de Louis XIV, de ce règne de « *vile bourgeoisie* ». Dès 1668, les intendants eurent le pas sur les chefs d'escadres. Le triomphe de la robe fut complet : « *la plume écrasa l'épée* », et les civils astreignirent les militaires à l'ordre et à la discipline. La France leur dut d'avoir une marine de guerre moderne, mais les inconvénients de cette omnipotence de l'administration furent à la longue considérables : les officiers, chargés de conduire la flotte au combat, n'étaient même pas consultés sur son organisation et sa mise en état; la marine en arriva à ne plus être qu'une bureaucratie pape-

rassière et l'on perdit complètement de vue l'objet véritable de son existence.

De ces administrateurs, comme de tous ses subordonnés, Colbert exigea beaucoup : la probité, l'exactitude à servir, l'application ne lui suffisaient pas : il voulait un travail de tous les instants, couronné par un succès constant. Il était impitoyable pour les malheurs, qu'il n'attribuait jamais au hasard ou à la fatalité : des vaisseaux armés sous sa surveillance ayant fait naufrage, l'intendant **Arnoux** fut brutalement révoqué, sans être admis à se défendre : les meilleurs amis du ministre, **d'Infreville, de Terron**, passèrent toute leur carrière au milieu des admonestations, des reproches, des menaces; tout le personnel dut vivre dans une inquiétude perpétuelle, qui fit sa force.

Ce qu'exigeait avant tout Colbert, c'était une stricte économie, car « *qui fait la guerre à bon marché dure toujours plus longtemps* « *et est par conséquent supérieur* ». Il s'indignait quand des lettres d'Angleterre lui racontaient que là-bas on faisait mieux pour moins cher : « *il vaudrait mieux* », écrivait-il, « *abandonner tout* « *à fait le dessein de la marine que de s'exposer ainsi à la raillerie* « *des étrangers!* » Il se reposait le moins possible sur les initiatives particulières et voulait multiplier les instructions et les règlements, de manière que n'importe qui, pourvu qu'il fît exactement ce qui était prescrit, pût être assuré de faire parfaitement. L'**Ordonnance de 1689**, dans laquelle Seignelay réunit et codifia l'œuvre de son père, réglait toutes les parties de service avec une telle minutie que d'un siècle on ne trouva rien à y ajouter. Nos arsenaux devinrent des usines si bien agencées que les Anglais eux-mêmes les admirèrent; un ordre du roi suffisant à déclancher toute la machine administrative, il fut possible de mettre une escadre en mer avec plus de rapidité et moins de frais que nulle part alors.

Le budget. — Les dépenses de la Marine s'accrurent pourtant considérablement : de 2 millions vers 1662, elles s'élevèrent jusqu'à 15 et ne tombèrent plus guère au-dessous de 12 millions. C'étaient des sacrifices énormes puisque le budget total du

royaume ne dépassait pas cent millions en temps de paix : ils furent justifiés par le parti qu'en tira Colbert.

B) **Le personnel. Les équipages.** — Dès le début, on se heurta à une difficulté qui aurait pu arrêter net le développement de la marine : il était impossible de trouver des équipages. L'ancienne ardeur des marins à s'engager sur les bâtiments de guerre s'était changée en une véritable aversion : maltraités, à peine nourris, souvent volés par des capitaines qui ne s'embarrassaient pas de nos délicatesses modernes en matière d'argent, ils se dérobaient ou désertaient en masse. Le seul moyen de s'en procurer quelques-uns était la **presse** : on fermait les ports, interdisant les armements particuliers et on embarquait de force tous les hommes que l'on pouvait prendre. Une fois à bord, on les gardait comme des prisonniers, sans jamais les laisser descendre à terre, et en les châtiant cruellement à la moindre velléité d'évasion. Toutes ces rigueurs ne servaient d'ailleurs à rien, et plus d'une fois des flottes durent rester au port, faute de bras pour manœuvrer.

Colbert crut d'abord qu'il pourrait ramener les gens de mer sur les vaisseaux du roi en améliorant leur condition : la solde et la nourriture furent enlevées aux capitaines ; la première fut désormais honnêtement payée par des comptables, **à la Banque**, les vivres, fournis à l'adjudication par des **munitionnaires**, sous le contrôle des commissaires ; des soins particuliers furent donnés à la propreté « *qui doit être considérée comme l'âme même de la* « *Marine* » ; il y eut des hôpitaux dans les ports, des navires-hôpitaux à la suite des escadres ; les commandants eurent ordre de bien traiter leurs hommes, de les maintenir joyeux et en bonne santé, de leur faire aimer le service.

Des mesures de ce genre réussirent à assurer à l'armée un recrutement régulier et abondant ; il n'en fut pas de même pour la Marine : il suffisait d'un vagabond robuste pour faire un bon soldat, tandis que pour les vaisseaux il fallait des hommes habitués à la mer et connaissant le métier ; or ceux-ci préféraient servir au commerce où la discipline était moins rude et où il y avait plus à gagner.

Le système des classes. — Colbert pensa un instant à demander des marins aux populations qu'il croyait intéressées au développement de notre puissance navale, aux paroisses des côtes : elles aimèrent mieux se racheter à prix d'argent. Il fallut en venir au système que préconisait l'intendant Colbert de Terron et établir **la réquisition régulière des gens de mer pour le service du roi.**

Après une grande enquête faite sur tout le littoral, on tenta, de 1668 à 1670, des essais qui parurent donner de bons résultats ; le roi se décida alors et, par l'**édit de Nancy** du 22 septembre 1673, il ordonna un **enrôlement général des gens de mer** du royaume qui doit être considéré comme le point de départ du **système des classes.**

Par ce système, tous les hommes exerçant une profession maritime (ouvriers aussi bien que marins) sont assujettis à servir le roi quand il a besoin d'eux. Ils sont **enrôlés** (immatriculés) et répartis, suivant les lieux, en trois ou quatre **classes.** Chaque année, **à tour de rôle,** les hommes d'une classe restent à la disposition du gouvernement qui les embarque sur ses navires, s'il en a besoin, ou les laisse dans leurs foyers, mais à condition qu'ils ne s'en éloignent pas et qu'ils restent prêts à accourir au premier ordre.

La notion moderne du service militaire obligatoire étant absolument étrangère aux Français de cette époque, cette institution imposait aux populations maritimes une charge nouvelle, une véritable **corvée,** à laquelle elles étaient les seules dans le royaume à être assujetties. Il eût été à craindre que cette inégalité ne les dégoûtât du métier de la mer et ne le leur fît abandonner, ce qui aurait anéanti non seulement le recrutement de l'armée navale, mais l'espèce même d'hommes dont Colbert avait le plus besoin pour ses plans d'expansion économique. Aussi crut-il qu'il serait bon non seulement de leur faire accepter cette organisation mais de la leur faire aimer, en leur concédant des avantages qui compensassent les sacrifices qu'on leur demandait. On promit ainsi que la classe de service aurait, quand elle ne serait pas employée, une **demi-solde** de cinq sous par jour qui, jointe au pro-

duit de la pêche qu'elle était autorisée à faire sur les côtes, lui permettrait de subsister. Colbert prit aussi des mesures pour que les matelots embarqués pussent faire passer un peu d'argent à leur famille et créa à cet effet la **Caisse des Gens de mer** (1673) ; enfin il décida que la marine comme la guerre aurait ses **hôtels des Invalides** et ordonna de faire sur les soldes des retenues destinées à l'édification d'hospices de ce genre, à Toulon et à Rochefort (1673). Mais on lui représenta que les marins, au rebours des soldats, avaient une famille et n'accepteraient pas volontiers d'être internés dans ces établissements; il y renonça et les fonds de la **Caisse des Invalides** servirent seulement à assurer de modestes gratifications aux gens de mer estropiés ou infirmes; encore affectait-on de regarder ces secours bien plus comme une faveur que comme un droit.

Le système des classes différait donc singulièrement de l'**Inscription Maritime**, telle que l'ont conçue les législateurs des époques postérieures : c'était un simple expédient pour recruter les équipages, établi par un acte arbitraire de l'autorité royale, et, si quelques pauvres avantages étaient destinés à en faire accepter les rigueurs par ceux qui y étaient soumis, on y voyait un effet de la munificence royale et non le résultat d'un contrat, écrit ou supposé, dont certainement la pensée ne vint jamais à Colbert ni à Louis XIV. Au reste ces avantages restèrent presque toujours dans le domaine de la théorie pure : les embarras du trésor réduisirent au minimum les secours et gratifications ; la demi-solde ne fut jamais payée régulièrement; l'ordonnance de 1689, déjà, n'en dit plus mot; sous Seignelay, on finit par ne plus payer la solde elle-même. Aussi le système fut-il toujours impopulaire; la force seule put en assurer le fonctionnement.

Un autre vice de ce système, plus grave encore, ne tarda pas à se manifester; pour que la classe de service suffît à former les immenses équipages qu'exigeaient les 120 vaisseaux de la flotte nouvelle (30.000 hommes en 1678), il eût fallu que les marins inscrits sur la matricule des classes fussent au moins 160.000; or, nous n'avions qu'une marine marchande à peine renaissante, et nos côtes étaient dépeuplées; on put difficilement

dénombrer dans toute la France cinquante mille gens de mer, et les armements du temps de paix en absorbaient déjà de douze à quinze mille! En 1686, sur 46.950 enrôlés, 14.462 servaient. Quand les grandes campagnes de la guerre de Hollande et de la Ligue d'Augsbourg exigèrent que l'on portât la flotte à son maximum de puissance, il fallut se résigner à lever **toutes les classes à la fois,** et à les maintenir plusieurs années de suite au service : sur 52.000 inscrits, 50.000 en 1690 étaient embarqués. La navigation commerciale que Colbert aurait voulu ressusciter manqua d'hommes, et les populations des côtes, réduites pour vivre aux maigres soldes de l'État, se décimèrent. L'institution des classes ne parvint pas à assurer un recrutement suffisant à la marine de guerre et pesa lourdement sur le développement du commerce et de la navigation.

Cet avortement n'avait pas échappé à Colbert, qui en vint à douter de la bonté de son idée; du moins essaya-t-il, dans les dernières années de sa vie, d'en corriger les effets ; les classes ne devaient plus être qu'une sorte de réserve où l'on puiserait dans les circonstances urgentes; pour les besoins courants, on aurait un corps permanent, comme l'armée de terre : en 1674, on ordonna la formation dans les ports d'un fort noyau d'équipages composé d'engagés à long terme, devant être employés aux travaux des arsenaux quand on n'en aurait pas besoin à la mer.

Le temps et l'argent manquèrent pour développer cette conception, et les successeurs de Colbert, pressés par les nécessités de la guerre, ne songèrent qu'à faire rendre à l'organisation existante tout ce que l'on en pouvait tirer. Dans ces conditions, le système des classes n'était plus qu'une presse régularisée, rendue plus impitoyable encore par son caractère légal et méthodique, insupportable aux populations, désastreuse pour le commerce.

Ce mode de recrutement n'en présentait pas moins de sérieux avantages du point de vue militaire : tandis que les Anglais et les Hollandais n'arrivaient à mettre en mer qu'au bout de longs mois des escadres aux effectifs souvent très réduits, un ordre du roi suffisait chez nous pour faire affluer dans les ports des hom-

mes nombreux, exercés, d'une valeur très supérieure à celle des mercenaires dont se contentaient nos rivaux : nous lui dûmes d'être toujours prêts avant les autres et de pouvoir souvent prendre l'offensive avant même qu'ils fussent en état de se défendre.

Les personnels spéciaux, troupes, etc... — A côté des matelots, les **soldats de marine** étaient un élément dont l'importance n'était pas négligeable : ils formaient souvent un tiers de l'effectif embarqué. Comme ces troupes, recrutées en hâte au début de chaque campagne, étaient d'ordinaire détestables, Colbert crut qu'on pourrait les améliorer en constituant des corps permanents, levés et entraînés pour le service à la mer. C'est dans ce dessein qu'il créa **Royal-Marine** et **Vermandois** (1669) ; mais Louvois ne put supporter que la Marine eût ses troupes à elles et réclama ces deux régiments, qui passèrent à la guerre et ne servirent plus sur mer (1672). Pour composer les **garnisons** des vaisseaux, il fallut de nouveau avoir recours à des **compagnies franches**, formations provisoires qui, sans traditions, sans discipline, sans esprit de corps, furent toujours assez médiocres.

Quant au personnel de l'artillerie, on créa pour son recrutement et son instruction des compagnies de **canonniers** et de **bombardiers** qui comptèrent jusqu'à deux mille soldats ; jamais il n'arriva à valoir celui des Anglais qui se vantaient de tirer trois coups de canon quand nous n'en tirions que deux.

Les galères. — La marine des galères subsistait toujours à côté de celle des vaisseaux, et Colbert consacra beaucoup d'argent à la développer : l'entretien de ces bâtiments magnifiques flattait l'amour-propre du roi et le ministre se disait que l'*apparat sert à la guerre*, pour se consoler des sommes dépensées à des navires comme *la Réale* de Puget, sculptée et dorée de bout en bout. La grosse difficulté était l'**entretien des chiourmes** : les hommes y mouraient comme mouches, surtout quand on se fut avisé de les faire ramer, demi-nus, pendant des semaines entières, sous le ciel brumeux et les embruns de la Manche et de la Mer du Nord ; comme d'autre part on armait chaque année de nouvelles galè-

res, on n'avait jamais assez de rameurs, Colbert essaya d'employer des nègres achetés en Guinée et des sauvages d'Amérique, que la tuberculose emporta en quelques mois; il dut y renoncer et se contenter de trois éléments qui depuis longtemps formaient le fond des chiourmes : **bonevoglie,** malheureux qu pour quelques sous acceptaient de faire cet épouvantable métier et dont on n'était d'ailleurs pas satisfait, car on ne pouvait les enchaîner et les battre comme il fallait; **esclaves** turcs et levantins, forts et dociles, mais qui coûtaient cher, et surtout **forçats** condamnés par la justice. De ceux-là on eut tant que l'on voulut; les magistrats, « confus de si mal servir le roi en cette partie », firent leur métier et condamnèrent aux galères, par milliers, des gens dont les fautes ne méritaient que quelques mois de prison comme aussi d'autres pour qui la loi ordonnait la mort. A partir de 1685, l'Édit de Révocation fournit une source de recrutement presque inépuisable. A peine vêtus, les rameurs ne recevaient qu'une nourriture ignoble et dérisoire, « *n'y ayant rien de si con-* « *traire à la bonté d'un esclave que la graisse et l'embonpoint* » ; aux moindres défaillances les châtiments pleuvaient : bastonnades, mutilations, tortures, la mort seule, qui aurait privé le roi d'un galérien, exceptée: « *il faut nécessairement cette sévérité* », écrivait l'intendant Arnoux, « *et forcer son naturel* ». Toutes ces horreurs, que n'excusait aucun besoin militaire sérieux, commençaient à soulever l'opinion et, dès la fin du siècle, certains esprits se demandaient si l'on ne ferait pas mieux de renoncer aux galères.

Les États-majors. Les gardes de la marine. — Colbert a déclaré que « *tout ce qui s'est fait et se fera dans la marine ne servira* « *de rien, si l'on n'a de bons officiers* ». Il lui en fallait un nombre de plus en plus grand : tandis qu'il n'y avait en 1660 que 42 officiers portés sur les états, il y en eut 209 **entretenus** en 1669, 432 en 1676, sans compter ceux qui furent simplement pourvus de **commissions** temporaires; le nombre des capitaines, de 81 en 1676, devait s'élever à 179 en 1696. C'était là une conséquence forcée de l'augmentation de la flotte et du rôle nouveau attribué au commandement : la conduite du navire prenant une importance

de plus en plus grande à la guerre, il avait paru impossible d'en abandonner le soin à des subalternes sans autorité et les plus nobles eux-mêmes se firent un point d'honneur de ne plus être de simples passagers à leur bord. Mais la tâche eût été trop lourde pour les trois seuls officiers de jadis : il y eut donc à côté du **capitaine**, du **lieutenant**, de l'**enseigne en pied**, des capitaines, des lieutenants, des enseignes en **second**, en **troisième**, etc.. qui, tous, eurent leur **quart**, et ce fut toujours un **officier-major** qui fut responsable du navire. Les détails de la manœuvre, pourtant, étaient encore abandonnés aux officiers-matelots de jadis, réduits au rang de simples **officiers mariniers**; c'étaient eux qui proféraient les commandements, auxquels leurs supérieurs donnaient seulement l'appui de leur présence et de leur autorité : bizarre situation qui allait se prolonger près d'un siècle! Le rôle des officiers mariniers restait donc encore considérable, et l'on comprend que Colbert se soit occupé d'assurer le recrutement de ces utiles auxiliaires du commandement, en décidant d'en **entretenir** et d'en commissionner un certain nombre.

Il importait que l'on eût au plus vite, en grand nombre, de vrais officiers de marine. Pour les former, Colbert eut l'idée de transformer la **Compagnie des Gardes de la Grande Maîtrise**, mise à sa disposition par la mort du duc de Beaufort, en une pépinière d'officiers de vaisseau (1670). Après beaucoup de vicissitudes, l'institution fut définitivement réglée par l'Ordonnance de 1683.

Les **Gardes de la Marine** étaient des jeunes gens, parfois de véritables enfants, que le roi *nommait*, sans aucune condition d'âge, d'instruction ni de noblesse : dès le début, ce furent presque toujours des gentilshommes. Réunis en compagnies dans les ports, ils y faisaient un service militaire, consistant surtout en gardes et en factions; ils recevaient aussi des leçons destinées à les préparer à leur métier, mais en général fort élémentaires, car les professeurs manquaient et les élèves étaient fort ignorants : beaucoup ne savaient pas lire en arrivant au corps; enfin on les exerçait aux évolutions militaires, au maniement des armes, à la pratique des arts du gentilhomme, escrime, danse, etc... Quelques visites dans les arsenaux complétaient cette instruction rudimen-

taire. Quand on armait un navire, on y embarquait des gardes, faisant d'ordinaire un vingtième de l'équipage : à bord, ils étaient traités en soldats, faisaient la police, portaient les ordres, concouraient à l'armement des batteries; les officiers et les pilotes devaient en profiter pour les initier aux détails du métier, *principalement à la manœuvre :* des deux côtés on n'y mettait en général aucune ardeur.

Au bout d'un temps plus ou moins long, le roi délivrait des commissions d'officiers, d'enseignes en général, à ceux des gardes qui lui étaient signalés comme méritants par les commandants et les intendants, ou qui lui étaient recommandés par des gens en place.

C'était là une préparation bien insuffisante pour de futurs officiers. Aussi ne cessa-t-on de réclamer mieux : Duquesne proposait une **Académie de marine flottante**, où des professeurs spécialistes enseigneraient aux officiers la manœuvre, le pilotage, l'artillerie, les mathématiques; un essai fut tenté en 1681, sur trois frégates commandées par Tourville, Gabaret et Beaulieu. Il donna d'excellents résultats, mais les circonstances ne permirent pas de le renouveler. A la fin du règne, la plupart des officiers de marine provenaient des gardes et l'esprit de l'institution arrivait déjà à déterminer celui du corps; c'était une façon de penser et de se conduire essentiellement militaire et nobiliaire : au rebours des Anglais qui se piquaient avant tout d'être des gens de mer, nos officiers tenaient à être des hommes bien élevés et des soldats d'une vaillance raffinée; ils restaient assez ignorants du métier et commençaient à manifester à l'égard de ceux qui n'appartenaient pas à leur classe un esprit d'exclusivisme qui eut parfois de fâcheuses conséquences.

Les officiers sous Louis XIV. — Cette organisation ne put toutefois donner tous ses effets que dans la période suivante, car aucun garde n'eut le temps d'arriver aux grands commandements avant la fin du règne. Ce fut avec d'autres officiers que ceux-là que Colbert constitua les états-majors des guerres de cette époque.

Le noyau en fut le petit nombre d'officiers de la marine de

Richelieu qui survivaient. On leur adjoignit tous les hommes qui parurent portés de bonne volonté et aptes à bien servir : capitaines du commerce, corsaires, chevaliers de Malte, gentilshommes des côtes, officiers de l'armée de terre, comme **D'Estrées**, **Châteaurenault**, **Villette**, etc... Il y en eut de roturiers, et qui parvinrent aux grades les plus élevés, comme **Forant**, **Gabaret**, **Pannetié**, etc... Colbert estimait même qu'il devait y avoir sur chaque bâtiment au moins quelques officiers **matelots** de leur métier; il prescrivait que « toutes les fois que le service le desi- « rerait, on mit les roturiers en premier, et les gentilshommes en « second ». Toutefois, il préférait les nobles parce que « cela pare « la marchandise, et avec l'expérience d'un bon lieutenant, le « service n'en va que mieux ». Au reste, des uns et des autres il exigeait les mêmes qualités, le même service; disciplinaire aussi inflexible pour la Marine que le fut Louvois pour l'armée de terre, il ne tolérait aucune rivalité, aucune « pointille d'honneur », voulait que tous ne songeassent qu'à bien servir, « fussent amis « et vécussent en paix ». Il y arriva, quoique la hiérarchie, assez mal définie, rendît parfois la subordination incertaine. En effet entre les trois grades fondamentaux, de **capitaine**, de **lieutenant** et d'**enseigne**, des **vaisseaux du roi**, venaient s'intercaler d'autres catégories d'officiers, destinées à assurer le commandement des bâtiments inférieurs : **frégates**, **brûlots**, **galiotes**, **flûtes**, etc... : ces grades **intermédiaires**, un peu dédaignés, étaient en général abandonnés aux officiers roturiers et à ceux qui ne sortaient pas des gardes; leur situation vis-à-vis du **Grand Corps** donnait lieu à de multiples conflits : les lieutenants des vaisseaux, par exemple, prétendirent longtemps avoir le pas sur les capitaines des frégates. Pour les officiers généraux, l'ordre était moins précis encore : Duquesne, simple chef d'escadre, refusa longtemps de servir sous des lieutenants généraux plus jeunes que lui ; le **chef d'escadre** n'était d'ailleurs qu'un capitaine, et continuait à en faire les fonctions. Quant aux commandants en chef, ils étaient désignés par le roi sans qu'un grade quelconque fût nécessaire pour préciser leur supériorité sur leurs subordonnés : les **vice-amirautés**, la **capitainerie générale des galères** étaient de simples

offices de la couronne, à demi-vénaux, dont la possession ne conférait aucune autorité militaire, et la dignité de **maréchal de France**, qu'obtinrent **Vivonne**, les deux **D'Estrées**, **Tourville**, **Chateaurenault**, **Coëtlogon**, etc... était, comme dans l'armée, une récompense suprême, aux attributions mal définies. Enfin il faut se rappeler que les **officiers des galères** subsistaient à côté des officiers des vaisseaux, et que leur vieil esprit de caste, s'accommodant mal du rôle chaque jour plus effacé qui leur était dévolu, compliquait étrangement toutes les opérations pour lesquelles la coopération des deux armes était nécessaire.

Ces difficultés, dont les effets finirent par devenir désastreux, n'inquiétèrent pas Colbert; pour lui, tous devaient obéir, et *croire que tout était pour le mieux;* ceux qui s'avisaient de s'écarter des instructions reçues étaient durement repris, même un Chateaurenault, un Tourville, un Duquesne; les vieilles habitudes de la marine mi-militaire, mi-trafiquante de jadis durent disparaître : il fallut renoncer à tous les petits profits illicites, que l'on réalisait en grappillant sur la solde, sur les vivres, sur les armements, en embarquant des marchandises pour en faire commerce; et surtout il fallut faire son métier; les capitaines furent obligés de savoir tout ce qui se passait à leur bord, d'en rendre compte, de tenir eux-mêmes un journal; les commandants durent passer leur vie à bord, ne jamais prendre de congé, « *ne* « *pas plus quitter leur navire qu'une place assiégée* »; quand des accidents se produisirent, le ministre fut impitoyable, au moins pour les petits que leur rang ne mettait pas, comme d'Estrées, à l'abri de toute sanction.

Colbert aurait desiré que toutes les manœuvres et tous les mouvements se fissent par principes et par règlements, comme dans l'armée; il pressa souvent Duquesne de lui rédiger une tactique et un règlement de manœuvre qu'il aurait ensuite imposés à la Marine; il ne put jamais l'obtenir. Il arriva quand même à une certaine uniformité qui permit aux escadres françaises de rivaliser d'ordre et de cohésion avec celles des Anglais et des Hollandais. Ce fut l'effet des armements du temps de paix qu'il multiplia systématiquement et qui furent pour la marine une

école et un entraînement constants. Grâce à eux, dès le moment où commencèrent les grandes guerres la France eut une marine sur laquelle elle put compter.

C) **Ports et arsenaux.** — Colbert estimait qu'une flotte doit s'appuyer sur des ports spécialisés, séparés des ports de commerce, qui soient à la fois des lieux de refuge, de défense et de ravitaillement et des arsenaux d'armement et de construction.

Selon lui, l'**arsenal idéal** doit comprendre : une grande étendue de quais; des formes de radoub, des **magasins particuliers**, un pour chaque vaisseau, et des **magasins généraux** renfermant au moins une quantité équivalente d'agrès; un parc d'artillerie, et une salle d'armes; un grand atelier de construction; des approvisionnements de bois suffisants pour 8 ou 10 vaisseaux, une corderie, une salle à voiles; une fosse aux mâts, une fonderie de canons, des forges d'ancres et ferrements; des ateliers de menuiserie, peinture, sculpture, tonnellerie, etc...; un moulin et un magasin à poudre. Tout doit être simple, solide, et commode. A chaque arsenal doivent être annexés une école de canonnage et une école d'hydrographie.

Dans la Méditerranée on avait **Toulon**. On en retira les galères, qui eurent leur arsenal à **Marseille**. D'**Infreville** et **Vauban** détournèrent le Las et l'Eygouttier et approfondirent la vieille Darse; puis ils en creusèrent une autre, capable de contenir cent vaisseaux, sur l'emplacement d'un quartier détruit par un incendie; on construisit d'immenses magasins, une corderie monumentale : la ville et la rade furent fortifiées; mais comme les grands événements militaires du règne eurent en général les mers du Nord pour théâtre, Toulon fut surtout un port d'armement et de construction.

Dans le Ponant, il importait de remplacer au plus vite **Brouage**, devenu impraticable; une commission, présidée par **Colbert de Terron**, arrêta en 1665 son choix sur **Rochefort** : les travaux ne commencèrent guère avant 1669, mais ils furent poussés si activement que, quand Colbert y vint deux ans après, il y trouva déjà 13 vaisseaux en construction, 31 en armement. La ville eut

9.000 habitants en 1678! La position de ce port, au débouché d'un pays riche, aux communications faciles et étendues, où l'on trouvait tout ce qu'il fallait pour les armements, en fit pour deux siècles le point de départ de nos flottes, principalement pour l'Amérique; mais déjà on accusait les défauts de Rochefort, « le coude si « fâcheux, la Charente si basse », on disait que c'était « une très « grosse dépense mal employée pour un dessein qui ne devait « jamais réussir ». C'était certainement une base insuffisante pour les opérations d'une grande flotte : un autre port, mieux placé, était nécessaire.

Ce fut **Brest**, dont Duquesne parvint, malgré certaines préventions, à faire admettre l'excellence. Il y fut envoyé en 1665, et, tout en conservant le commandement d'une escadre, il passa plusieurs années à mettre le port en état, avec l'aide du commissaire général **de Seuil**. Plus tard ce fut Vauban qui prit la direction des travaux; il désapprouvait d'ailleurs que l'on eût installé le port sur la Penfeld et aurait préféré Landévennec. Quoi qu'il en soit, les travaux exécutés furent admirables : « Si jamais Votre Ma- « jesté visite ses arsenaux de la Marine, écrivait Seignelay, elle « sera plus satisfaite de celui-ci que d'aucun autre;... les grands « et larges quais, la régularité des bâtiments, le nombre de cin- « quante gros vaisseaux de guerre placés de distance en distance « rendent ce lieu d'une magnificence à laquelle il n'y a rien de « comparable. En ce lieu qui n'était pas composé autrefois de plus « de cinquante habitants, il y en a présentement plus de six mille, « tous ouvriers, matelots et marchands. » Si l'on ne parvint jamais à construire, comme on aurait voulu, un château sur la Mingant, les deux rives du Goulet, *ces Dardanelles de la France*, furent hérissées de batteries, et les ouvrages avancés de Bertheaume et de Camaret suffirent à eux seuls à faire de cette rade immense un asile inviolable, capable de recevoir toutes les flottes françaises.

Pour les guerres contre les Anglais et les Hollandais il eût fallu plus au Nord, sur la Manche, d'autres arsenaux, au moins des ports de refuge. On chercha bien à améliorer **le Havre** en creusant un canal pour y amener des eaux de chasse et dégager la passe des galets qui l'encombraient mais on ne put arriver à

rien; l'entrée du port restait dangereuse par presque tous les temps; de nombreux vaisseaux s'y perdirent et Seignelay finit par renoncer à se servir de cet arsenal. **Dunkerque**, que Louis XIV avait acheté aux Anglais en 1663, parut aussi quelque temps une position merveilleuse; Vauban y exécuta des travaux qui furent peut-être son chef-d'œuvre : bassins, écluses de retenue, canal, fortifications de terre et de mer, etc... Ce ne fut pourtant jamais qu'un port accessible seulement aux vaisseaux du quatrième rang; il ne dut de jouer un rôle considérable à la fin du règne qu'à sa situation dans le voisinage des côtes de Hollande et d'Angleterre, qui en faisait une base incomparable pour les opérations des corsaires.

En somme, la France n'eut pas, sous Louis XIV, de port de guerre véritable sur la Manche; Vauban eut beau maintes fois parcourir les côtes, jamais il ne réussit à trouver la rade où nous aurions pu établir cet indispensable arsenal; si, le premier peut-être, il signala la *position audacieuse* de **Cherbourg**, ce ne fut que pour proposer d'en faire le réduit de la défense du Cotentin et un abri de fortune pour nos croiseurs; quand on parla de construire un port dans cette région, ce fut **la Hougue** qu'il désigna; on n'y fit d'ailleurs rien, et, tant que dura le règne, celles de nos escadres qui opéraient dans le Nord durent se contenter d'une base et d'un refuge presque inaccessibles, de Brest. Les conséquences devaient en être terribles, lors de l'affaire de la Hougue.

La défense des côtes. — Les ports qu'avait organisés Colbert étaient conçus pour permettre l'envoi au loin de flottes offensives, capables de porter des coups à l'ennemi jusque chez lui. Mais, pour qu'il fût possible de s'en servir, il fallait que les escadres ne fussent pas retenues dans nos eaux par la nécessité de notre propre défense : les côtes devaient être en état de repousser elles-mêmes toutes les insultes, sans avoir besoin de la flotte. C'est ce que voulut Colbert; et pour atteindre ce but il trouva en **Vauban** le plus merveilleux collaborateur. Les moindres anfractuosités du littoral se garnirent de postes de garde, de maisons de guet, de batteries, insuffisantes certes pour résister à un effort sérieux,

mais capables de rendre les coups de main impossibles, d'assurer la sécurité aux populations, de donner en cas d'alarme le temps de concentrer des forces supérieures à tout ce qui pouvait arriver par mer. Sur les points importants, aux abords des grands arsenaux, les défenses se firent formidables : Vauban, qui sur terre ne songeait qu'à dissimuler et à enterrer ses ouvrages pour les mettre en état de résister longtemps au tir de l'ennemi, comprit que, dans la guerre de côtes, c'était au contraire l'intensité maxima du feu sur un point donné qu'il fallait réaliser, fût-ce au détriment de la sécurité ; et ce fut par des **tours** de maçonnerie avec deux ou trois étages de casemates armées de gros canons qu'il couvrit les abords de nos places maritimes. Enfin une défense mobile composée de galères et d'embarcations à rames, susceptibles de naviguer à la lisière même des côtes, vint apporter l'appoint de sa mousqueterie et de ses pièces de gros calibre à la défense des points menacés. Le succès fut complet : même aux heures les plus sombres du règne, nos côtes restèrent à l'abri de toute attaque sérieuse.

Ce résultat fut chèrement acheté : il fallait des hommes pour assurer la surveillance et armer les batteries; on les trouva en astreignant les habitants du littoral au service de la **garde-côtes** : pendant des mois, et parfois des années, ils furent arrachés à leurs occupations habituelles pour faire les soldats. Ce fut une nouvelle et lourde charge qui vint s'ajouter à celle que le service des classes faisait peser sur ces populations : elle contribua encore à augmenter leur misère, à les décourager, à en diminuer le nombre. De toute façon, on peut dire que les institutions de Colbert, par cela même qu'elles furent combinées avant tout de façon à accroître notre puissance maritime sur mer, eurent un peu aussi pour résultat d'arrêter la résurrection de notre navigation commerciale que le ministre aurait voulu provoquer.

D). — **Les constructions.** — Toutes ces mesures n'étaient que préparatoires et pour ainsi dire accessoires : l'essentiel était de donner à la France une flotte de vaisseaux.

On commença, comme au temps de Richelieu, par acheter des

navires au dehors, mais Colbert voulait que la France fût en état de *se passer de l'étranger pour tout ce qui regarde la marine,* qu'elle n'eût que des bâtiments français, construits dans des arsenaux français, par des constructeurs français, avec des matériaux français. Il y arriva.

Les charpentiers, jadis si vains de leurs *secrets de construction*, furent contraints de les livrer pour être examinés et discutés; puis, quand on eut constaté que ce n'étaient que des recettes empiriques et parfois puériles, on obligea ces maîtres de nos chantiers à se mettre à l'école des Anglais et des Hollandais, en attendant que l'on eût pour les remplacer des hommes qui eussent appris leur métier par règles et par principes. Aux plus habiles, d'ailleurs, Colbert ne laissa pas le droit de se comporter à leur fantaisie : tous durent se plier à une même discipline et surtout bien se pénétrer de cette maxime : « *que les officiers qui naviguent « les vaisseaux sont plus capables de juger ce qui doit être observé que « ni les intendants, ni les charpentiers* ». Dans chaque port un **Conseil des constructions** (1671), composé en majorité d'officiers de vaisséau, dut suivre tous les travaux, et son avis prévaloir en tout.

Le rêve de Colbert eût été d'avoir une théorie, un manuel du navire, qui « établît des mesures et des proportions si justes de « toutes les parties d'un vaisseau que l'on fût assuré en les suivant « pour bâtir un vaisseau qu'il serait dans toute la perfection qu'il « peut être mis ». Duquesne refusa toujours de le rédiger, « les « précautions les mieux prises ne pouvant empêcher que deux « navires faits sur le même plan ne fussent égaux ». Tourville conseillait de prendre de bons gabarits ayant servi et de les expérimenter pour les améliorer par des essais sur de petits modèles. Mais l'inspecteur général des constructions **Langeron** et surtout le grand ingénieur du règne, **Bernard Renau d'Éliçagaray**, l'inventeur des galiotes à bombes, le *Petit Renau*, le *poète de la mer*, furent plus hardis; ils prétendirent déterminer par des formules mathématiques les formes à donner aux vaisseaux et, soutenus par le ministre, les imposèrent comme une méthode officielle à tous les constructeurs. La lutte fut longue : « Un pauvre charpen- « tier contraint par des proportions langeroniennes et renau-

« diennes ne sait plus ce qu'il fait », écrivait un officier. Les mathématiciens finirent pourtant par l'emporter et c'est à cette époque qu'il faut faire remonter l'origine de l'architecture navale scientifique.

Le rendement de nos chantiers fut alors prodigieux : en aucun cas, un vaisseau ne dut être construit en plus de quatre mois et l'on arriva à accomplir des tours de force invraisemblables; lors d'un voyage de Seignelay à Toulon, 600 ouvriers montèrent devant lui un vaisseau de 40 canons en sept heures! à Marseille une galère fut montée, gréée, équipée et armée en dix heures et demie et navigua le soir.

Quant aux matériaux, on en eut tant que l'on voulut : une ordonnance de 1669, aussi peu respectueuse des droits des particuliers que le système des classes, mit à la disposition du roi tous les bois du royaume, par l'établissement **du martelage** : les agents de la marine, parcourant les provinces, y marquaient les arbres qui leur paraissaient propres aux constructions; il était désormais interdit aux propriétaires de les vendre à d'autres qu'au roi. Les toiles, les câbles se trouvaient en abondance dans notre pays, où les étrangers venaient les acheter; celles des munitions navales qui nous manquaient (goudrons, ancres, fers) durent quand même provenir du royaume; on créa pour cela des industries nouvelles en Gascogne, en Nivernais, et Colbert eut encore une fois la joie d'avoir forcé la nature et augmenté les forces productives du royaume.

L'artillerie fut toujours une de ses grosses préoccupations. L'État n'ayant pas de fonderies importantes, les canons dont on avait besoin furent demandés à l'industrie privée; on n'en avait que 1.045 en 1661; on en eut 6.487 en 1677. Des commissaires et des **officiers d'artillerie** surveillaient la fabrication et dirigeaient les essais. Ils arrivèrent à diminuer le nombre des accidents, pourtant bien fréquents encore, à améliorer la justesse du tir. L'artillerie n'en demeura pas moins le point faible de la marine française, restée très inférieure de ce point de vue à sa rivale d'outre-Manche.

La flotte. — Dans l'ensemble, les efforts de Colbert obtinrent un résultat merveilleux : quand il prit la direction de la marine, nous avions en tout 18 vaisseaux, dont 8 seulement en bon état, 4 flûtes, 8 brûlots, et 6 galères en état de naviguer. De 1661 à 1671, il fit construire 111 vaisseaux, 22 frégates, 39 bâtiments de charge, 16 brûlots. En 1670, quand commença la guerre de Hollande, le programme qu'il s'était proposé (120 vaisseaux, 30 frégates, 20 brûlots, 24 flûtes) était presque réalisé : nous avions officiellement 120 vaisseaux, 25 frégates, 24 brûlots, 25 flûtes, avec 6.450 officiers, 21.632 matelots, 13.121 soldats. Le mouvement continua : de 1671 à 1695 on construisit encore 39 vaisseaux, 67 bâtiments, plus gros et plus forts que précédemment : quoique l'on eût déclassé les vaisseaux du cinquième rang (de moins de 30 canons), la flotte comptait encore en 1677 116 vaisseaux de ligne, 28 frégates, 17 brûlots, 24 flûtes, 26 bâtiments légers; en 1685, 120 vaisseaux de plus de 50 canons. Le nombre des galères, de 6 en 1662, s'était élevé à 30 en 1680; et cette flotte avait les états-majors et les équipages les plus militaires qui fussent alors! La facilité de sa mobilisation, résultant tant du système de recrutement que de l'organisation administrative, lui assurait d'être toujours prête à agir plusieurs semaines avant ses adversaires! Enfin l'organisation monarchique, centralisée et absolue, qui avait été portée à son maximum de perfection par Louis XIV et ses ministres, leur permettait de toujours prendre l'offensive, avec une brutalité décisive, sans les hésitations et les délibérations des gouvernements parlementaires.

La France était ainsi armée comme elle ne l'a jamais été pour aspirer à l'empire des mers et Colbert avait, au delà de toute espérance, réussi dans cette partie de son œuvre. Le malheur était qu'il n'avait pu le faire qu'en compromettant le succès de l'ensemble; pour donner au royaume cette arme formidable, il lui avait fallu épuiser ses populations côtières, arrêter le développement de sa marine marchande, paralyser les facteurs de succès qui auraient pu nous permettre de tenir notre rang dans la lutte pacifique qui s'engageait à la même époque entre les puissances maritimes pour l'exploitation et la domination de la

mer ! La force même que les créations de Colbert mettaient au service de l'ambition de Louis XIV, allait aggraver encore le mal, en rendant possibles les plus folles entreprises, les plus extravagantes aventures. Le seul tort de Colbert n'en resta pas moins de n'avoir pas été compris, et sans doute ne pouvait-il l'être de son temps, de son pays, de son roi : tel était le prestige de l'extension territoriale et de la puissance militaire que la résurrection générale de la prospérité publique qu'il rêvait devait moins séduire les Français que la simple politique de conquête et d'hégémonie en quoi elle dégénéra.

CHAPITRE VI

LA GRANDE GUERRE NAVALE SOUS LOUIS XIV : LA GUERRE DE HOLLANDE.

A) La politique de Louis XIV et la marine.

Activité de la marine pendant le règne de Louis XIV. — En portant les forces navales de la France à ce degré de puissance, Louis XIV et Colbert n'avaient pas entendu faire une œuvre de parade : pour ces politiques réalistes, seuls des services immédiats pouvaient justifier de tels sacrifices, et la marine qu'ils avaient créée dut, sans cesse, tout de suite, déployer toute sa force au service de la France.

En pleine paix, on eut des escadres armées, jusqu'à 80 bâtiments entre 1680 et 1690. C'était pour le roi un moyen de manifester sa « gloire » à l'univers, pour le ministre une façon d'intéresser le maître aux progrès de notre puissance navale. C'était aussi un système pour exercer les équipages et les états-majors en les faisant vivre perpétuellement à la mer. Enfin Colbert trouvait toujours le moyen de faire concourir ces armements au développement de la grandeur française.

La protection du commerce fut une des principales raisons qui lui servirent à les justifier ; en tous temps, on fournit des escortes aux armateurs, on couvrit la navigation commerciale par des croisières méthodiquement organisées et ce service de la **garde-côtes** fut considéré comme tellement important que Chateaurenault, qui n'en fit guère d'autre jusqu'en 1677, lui dut d'arriver aux plus hauts emplois.

Puis vinrent les **entreprises coloniales** qui entraînèrent au loin nos escadres, jusque-là confinées dans les eaux européennes : dès cette époque des forces parfois considérables, avec Delahaye, Duquesne-Mosnier, d'Estrées, allèrent en Guinée, aux Antilles, aux Indes! et à ces navigations nouvelles nos capitaines gagnèrent du sens marin, de l'audace, de l'initiative, comme aussi ils apprirent à sentir les liens étroits par lesquels la puissance navale, l'activité commerciale et l'expansion coloniale se déterminent et se conditionnent.

Enfin, dès qu'un de nos alliés avait besoin d'aide, on lui envoyait une flotte, sans hésiter, sûr de la voir revenir plus prête à l'action et plus redoutable; l'on prêta ainsi des escadres entières au Pape, à Venise, au Danemark, on alla jusqu'à engager des guerres importantes, presque sans autre raison que de donner de l'emploi à nos vaisseaux et à nos officiers : tel fut, à bien des égards, le caractère des expéditions de **Candie** (1669), d'**Alger** (1682), de **Gênes** (1684).

Toutes ces opérations n'étaient pourtant que des écoles, presque des amusements : l'objet principal était de mettre la flotte en un tel point que, le jour venu, elle fût en état de servir efficacement la politique française; et ce jour vint souvent alors : dans les conflits gigantesques auxquels donna naissance l'ambition de Louis XIV, le rôle de la flotte fut parfois capital.

La politique de Louis XIV. — Louis XIV voulut, avant tout, être **un grand roi**, le plus grand des rois, faire de la France la première des nations et être, par elle, le premier des souverains. Très vite, cette ambition prit un caractère démesuré, déraisonnable : la France devint un péril pour l'indépendance de l'Europe et ainsi se trouva engagée entre elle et les autres nations une lutte implacable où elle ne pouvait évidemment que succomber après avoir épuisé ses forces.

Mais, d'autre part, Louis XIV était un monarque très pénétré de l'idée de ses devoirs, très décidé à les remplir, très convaincu qu'il devait continuer l'œuvre commencée par Henri IV, Richelieu, Mazarin; c'était ce dernier qui avait fait son éducation poli-

tique, c'étaient ses élèves, qui pendant la plus grande partie du règne, allaient faire le fond du personnel gouvernemental, et composer les **conseils** dont les discussions exercèrent souvent sur la pensée du roi une influence décisive.

Or, depuis près d'un siècle, un principe simple et clair dirigeait toute notre politique : c'était qu'il fallait avant tout assurer le maintien de l'**équilibre européen**, puis l'utiliser pour procurer à la France, en récompense des services qu'elle rendait ainsi à la cause commune des nations, des avantages précis, positifs; acquisition de frontières naturelles, conquête d'une part dans l'exploitation économique du monde, etc... Ce système avait fait la gloire des règnes précédents; jamais Louis XIV ne le répudia et, son bon sens et sa raison naturelle l'y ramenant toujours après les pires excès où l'avait porté son imagination ambitieuse, toute sa conduite se trouva dominée par deux tendances contradictoires qui l'emportaient tour à tour : rêve passionné, presque mystique, d'un empire universel, tel qu'en avaient eus Rome, Charlemagne, Charles-Quint; desir plus modeste de limiter la puissance de nos rivaux, de nous assurer la continuation des progrès commencés depuis Henri IV.

La première, le plus souvent, triompha, et ce fut elle qui détermina le caractère du règne, qui le fit se terminer dans la tristesse et dans le deuil; par bonheur, la seconde, la politique traditionnelle de l'équilibre et de la mesure, n'avait jamais été abandonnée et l'avait toujours tempérée et corrigée : grâce à elle, malgré les désastres et les ruines, la France de 1715 fut encore l'une des premières puissances d'Europe.

Affaires du Pavillon. Affaires d'Orient. — Mais pendant longtemps la politique personnelle de Louis XIV fut toute de magnificence et d'arrogance. Non seulement il n'admit pas qu'il put y avoir de puissance supérieure à la sienne, mais il se prétendit supérieur à tous : il voulut *servir d'exemple aux autres rois* et n'aboutit, par sa hauteur et ses violences, qu'à nous aliéner nos plus précieux amis, comme le pape.

Rien ne permet de mieux juger ces brutalités inutiles et mala-

droites que la conduite de la France dans la question du Pavillon : non content de refuser de s'incliner devant les prétentions des Anglais à la souveraineté des mers, le roi ordonna par un règlement de 1665, que les vaisseaux français se fissent saluer les premiers, par ceux de toutes les autres nations, et de nombreux incidents vinrent montrer que ce n'était pas là une prescription théorique ; en 1685, par exemple, Tourville et Chateaurenault rencontrant dans les eaux d'Alicante l'amiral espagnol Papachim lui demandèrent de saluer le pavillon français, et, sur son refus, quoique l'on fût en paix, l'attaquèrent et ne le laissèrent aller, après lui avoir tué beaucoup de monde, que quand il se fut soumis à cette humiliation. Louis XIV finit par comprendre ce qu'avaient d'odieux ces canonnades sans raison et combien elles indisposaient les peuples étrangers ; il prescrivit de ne plus *chicaner* sur les marques de courtoisie ; mais l'effet était produit et l'Europe convaincue qu'il était impossible de vivre en paix avec une nation aussi peu respectueuse des droits et de la dignité des autres.

Toutefois ce n'était pas par ces manifestations retentissantes et vaines que Louis XIV prétendait fonder sa grandeur : de bonne heure sa politique avait eu des objets plus sensés. Il avait d'abord songé, reprenant un rêve séculaire, à s'assurer le premier rang parmi les monarques en se faisant le champion d'une chrétienté unie et réconciliée contre les Infidèles, en mettant les Turcs hors d'Europe. Son action contre les Barbaresques avait été comme la préface de cette nouvelle croisade ; l'envoi de Coligny en Hongrie (1664), celui de Beaufort à Candie (1669), en furent les principaux épisodes. Mais les temps du péril ottoman étaient passés ; les princes européens ne se souciaient pas d'abdiquer leur indépendance au profit du sauveur qui s'offrait bénévolement à eux ; l'empereur, le pape déclinèrent les offres plus ou moins sincères que leur faisait le roi, tout espoir d'une coalition chrétienne fut ajourné et la France en revint à sa politique déjà ancienne d'alliance avec le Turc contre l'ennemi commun : quand, en 1683, Kara-Mustapha vient assiéger Vienne, nos armées, loin de se porter au secours de l'empire envahi, l'attaquaient de

leur côté en bloquant Luxembourg. C'est par la guerre contre les puissances occidentales et non contre les mahométans que Louis XIV cherchait à devenir le maître de l'Europe.

Sa politique garda cependant un caractère religieux très accentué : fier d'être *le fils aîné de l'Église*, le *Roi très chrétien* aspira toujours à se faire son défenseur et son champion; reprenant à certains égards les conceptions de Philippe II, il crut qu'il pourrait gouverner le monde pour l'Église et en se servant d'elle, et mêla plus d'une fois des idées de propagande catholique à ses rêves de domination politique. La vieille amitié avec les protestants allemands et hollandais se refroidit, dégénéra en hostilités ouvertes, surtout après la révocation de l'édit de Nantes (1685); en Angleterre, le roi de France se fit délibérément le protecteur du papisme et le promoteur d'une restauration religieuse : à Charles II, à Jacques II, il prodigua les exhortations, les secours, l'argent, les transformant en stipendiés, l'opinion publique se chargea vite de dire en valets de la France; dans cette tentative pour forcer la conscience du peuple anglais et pour l'asservir à notre politique, l'or français échoua, et tout ce que nous y gagnâmes fut d'avoir transformé la jalousie de nos voisins en une haine forcenée, d'avoir fait d'une simple rivalité économique une guerre pour l'indépendance et la religion.

Cependant les considérations religieuses sont loin d'avoir exercé sur Louis XIV l'influence exclusive qu'elles avaient eue pendant deux siècles sur les princes de la maison d'Autriche; on peut même dire qu'il s'y abandonna seulement quand elles lui parurent servir ses vues d'expansion; continuateur de Richelieu et de Mazarin, il chercha surtout à relever le nom de la France par des accroissements de territoires et ce fut une question de pure politique territoriale qui domina et détermina toutes les péripéties de l'histoire de son règne.

La question de la succession d'Espagne était posée dès le moment où il prit personnellement la direction des affaires; les négociateurs des traités des Pyrénées avaient cru devoir sceller la réconciliation de la France et de l'Espagne par une de ces alliances

de famille qui paraissaient alors le plus sûr garant des actes diplomatiques : Louis XIV avait épousé la fille de Philippe IV, **Marie-Thérèse d'Autriche.** Desireux d'empêcher que la France en profitât pour intervenir dans les affaires de leur pays, les gouvernants espagnols avaient mis comme condition à cette union la renonciation de l'infante à tous les droits qu'elle pouvait avoir au trône d'Espagne; les représentants de la France avaient consenti, mais avaient fait insérer dans le traité cette clause que la renonciation ne serait valable que **moyennant** le versement à Louis XIV d'une dot de 500.000 écus d'or.

Or, l'état des finances de l'Espagne n'avait pas permis (et c'est sur cela que comptaient nos diplomates) le paiement de cette somme dans les délais prescrits : la renonciation était nulle et la reine conservait ses droits. Le fils unique de Philippe IV, Charles II, était un pauvre être débile dont, dès 1662, on croyait la mort imminente; il vécut pourtant encore trente-huit ans, mais il n'eut pas d'enfant et, pendant tout son règne, les cabinets européens ne cessèrent d'escompter l'ouverture prochaine de sa succession. Les prétendants étaient nombreux, mais Louis XIV était un de ceux dont les droits étaient les plus sérieux. Il pouvait donc profiter de cette situation, soit pour réclamer la totalité de la succession, soit, s'il l'abandonnait à un autre, pour demander des compensations qui viendraient s'ajouter à ce que nous avaient assuré les traités de Westphalie et des Pyrénées. Telles étaient les possibilités que nous devions à la diplomatie prévoyante de Mazarin et de de Lionne.

L'héritage était considérable : il comprenait, comme on sait, l'Espagne, les Pays-Bas catholiques, Milan, Naples et la Sicile en Italie, des possessions immenses dans les deux Indes. Qu'on parvînt à le réunir à la couronne de France et l'empire de Charles-Quint était rétabli à notre profit, plus formidable qu'il n'avait jamais été, puisque l'Allemagne anarchique et excentrique y serait remplacée par la France, capable par sa position géographique d'assurer les communications entre la Péninsule et ses dépendances belges ou italiennes, par sa puissance navale de permettre enfin une mise en valeur complète des Nouveaux

Mondes. Mais on ne pouvait compter que les gouvernements européens consentissent jamais à la constitution d'une puissance à ce point menaçante pour eux-mêmes. Aussi Mazarin et de Lionne semblent-ils s'être surtout proposés d'exploiter la situation pour *bonifier* le traité des Pyrénées, étendre nos frontières au Nord et à l'Est par exemple, obtenir de nouveaux avantages en Amérique, etc...

Pendant quarante ans, cette hésitation persista, sans que l'on se décidât à adopter franchement l'une ou l'autre méthode. De toute cette période, la politique européenne n'eut pas d'objet plus important : les nations continentales ne voulaient pas voir se constituer dans l'Europe occidentale cet état colossal, capable de les absorber un jour elles-mêmes, les puissances maritimes se préoccupaient de ce qu'allait devenir le trafic de l'Amérique et des Indes; la France travaillait, d'abord, à faire reconnaître ses droits, ensuite à les exploiter; quant à l'Espagne, son impuissance en faisait un enjeu offert sans défense aux combinaisons et aux intrigues des uns et des autres.

La guerre de dévolution et la seconde guerre anglo-hollandaise. — Dès 1665, la question entra dans une phase aiguë : Philippe IV était mort le 17 septembre. Pour affirmer ses droits, plus encore que pour ces possessions elles-mêmes, Louis XIV réclama, au nom de sa femme, la possession de quelques territoires des Pays-Bas où était en vigueur un certain droit de *Dévolution* qui attribuait les biens patrimoniaux d'un veuf remarié aux enfants du premier lit. Les diplomates commencèrent aussitôt à échanger des arguments et le ministère français à préparer des troupes pour occuper les pays en litige.

Sur ces entrefaites, éclata la **seconde guerre anglo-hollandaise.** Les Hollandais réclamèrent le secours que nous leur devions en vertu d'un traité d'alliance de 1662. Il répugnait au roi d'entrer en guerre avec Charles II, dont il convoitait l'amitié, mais sa parole l'engageait et le duc de Beaufort eut ordre de passer dans la Manche avec trente vaisseaux (1666); malgré les affirmations de certains historiens, rien ne prouve que Louis XIV ait eu alors

l'intention de *simuler* une guerre et d'abandonner nos alliés; les retards de Beaufort (il arriva dans la Manche seulement à la fin de l'été) s'expliquent suffisamment par les difficultés de la navigation avec une flotte à peine organisée et par la nécessité de protéger le passage d'une princesse française destinée à devenir reine de Portugal; de plus, le fait que notre escadre s'avança jusqu'à Dieppe, la violence de plusieurs engagements en Manche et aux Antilles, la teneur des instructions envoyées par Louis XIV établissent qu'il voulait profiter de cette occasion pour faire voir que la France était maintenant une puissance maritime : au reste l'intervention de notre flotte servit les Hollandais, puisque l'absence du prince Rupert, envoyé dans l'Ouest pour lui faire face, fut une des principales causes de leur succès aux Quatre Jours; si elle ne prit aucune part aux gigantesques batailles de cette campagne, la faute en fut aux circonstances, non au roi, qui aurait été enchanté de « *faire connaître que la bravoure fran-* « *çaise s'étend également en la mer comme sur la terre* ».

Cependant notre participation à cette guerre, qu'elle n'avait ni voulue, ni prévue, gênait les combinaisons de notre diplomatie. Aussi tous ses efforts tendirent-ils à en restreindre les effets, à la terminer rapidement : dès le mois d'avril 1667, les hostilités cessaient, un congrès s'ouvrait à Bréda et, le 21 juillet, était signé un traité qui réconciliait tout le monde.

La triple alliance. — Si la paix s'était faite aussi facilement, la raison en était que l'Angleterre et les Provinces-Unies s'étaient brusquement aperçues du danger qui les menaçait toutes deux : Louis XIV venait d'envahir la Flandre espagnole (été de 1667); il allait occuper de même la Franche-Comté (janvier 1668).

Ce fut pour les puissances maritimes une révélation soudaine : elles virent où tendaient les ambitions de la France et comprirent que le jour où elle aurait absorbé la monarchie espagnole, leur propre sécurité serait étrangement menacée. Les Provinces-Unies qui, en 1662 encore, avaient consenti à discuter avec nous un projet de *cantonnement*, c'est-à-dire de partage, des Pays-Bas espagnols, commencèrent à trouver qu'il fallait avoir la France

comme amie mais non pas comme voisine; les Anglais s'indignèrent à la pensée qu'Ostende et Anvers, après Calais et Dunkerque, allaient devenir français et un rapprochement se produisit entre Jean de Witt et l'ambassadeur anglais **William Temple** : l'adhésion de la Suède compléta la **Triple-Alliance** et Louis XIV se trouva en présence d'une coalition décidée à ne pas le laisser étendre ses conquêtes dans les Pays-Bas (janvier 1668).

Il ne tenta pas de poursuivre l'affaire pour le moment et accepta de bonne grâce le traité d'**Aix-la-Chapelle** (2 mai 1668), par lequel il rendait la Franche-Comté mais conservait les territoires qu'il occupait dans les Flandres.

L'alliance anglaise et la guerre de Hollande. — Mais, aussitôt, il se mit à préparer sa revanche. L'adversaire qui avait arrêté sa marche victorieuse, était, non pas Charles II, avec qui l'argent aurait rendu tous les arrangements faciles, mais les Provinces-Unies : il s'accoutuma désormais à voir en elles son ennemi capital, celui qui s'opposerait toujours à la réalisation de ses plans, et qu'il fallait abattre, s'il voulait un jour prendre possession de la succession espagnole.

Il eût été vain d'espérer un accommodement : pour la République, état commerçant avant tout, sans autre intérêt continental que la sécurité de ses frontières, ayant un besoin absolu de la liberté des échanges et de la circulation, le maintien de l'équilibre européen était une nécessité vitale; elle l'avait défendu contre la Maison d'Autriche, elle le défendrait contre nous avec toute l'Europe, maintenant que nous le menacions; mais surtout elle ne pouvait, sans se suicider en tant que nation, laisser une grande puissance militaire comme la France s'établir dans les Pays-Bas espagnols : c'eût été la fin de son indépendance, et aucune promesse, aucun marchandage ne devait jamais le lui faire accepter.

Entre elle et Louis XIV, malgré l'ancienne amitié, c'était donc à présent une lutte à mort. Tout d'ailleurs parut alors y pousser : les nécessités de notre action en Flandre, l'antipathie naturelle de toute monarchie pour l'insolence de ce gouvernement bour-

geois, le devoir qu'avait le roi de rétablir le catholicisme dans ce foyer d'hérésie, etc... Colbert lui-même, si hostile en général aux guerres, qui coûtaient cher, salua celle-ci avec enthousiasme : il haïssait les Hollandais comme des concurrents heureux qui volaient à la France un commerce qu'elle aurait dû faire, des trésors qui auraient dû être siens; dès 1667, il avait lancé contre eux son fameux tarif de douanes; depuis, les mesures vexatoires répondant aux mesures vexatoires, on en était arrivé à des relations d'une extrême aigreur. Quand la guerre apparut probable, il sembla au ministre que notre victoire allait réparer toutes nos déceptions : si l'on annexait les Pays-Bas (il y songea), toutes leurs richesses seraient françaises; à tout le moins, on pourrait se faire céder Curaçao, Tabago, Saint-Eustache, des ports en Guinée, au Malabar, aux Moluques; on interdirait aux vaincus la navigation de la Méditerranée; de plus, les Hollandais abattus, les Pays-Bas espagnols deviendraient une possession française presque sans que nous eussions un nouvel effort à faire. La France serait du coup la plus grande des puissances maritimes et coloniales. Dans ces conditions, la guerre avec les Provinces-Unies, que tous voulaient, était inévitable [1].

Pour combattre la plus forte puissance navale du monde, il nous fallait une alliée; on pensa naturellement à l'ennemie née

1. Un homme essaya pourtant de détourner l'orage. Un légiste, conseiller de l'électeur de Mayence, composa un mémoire destiné à établir que la France n'avait pas besoin de faire la guerre : « La seule tranquillité, disait-il, suffirait pour que ses voisins « fussent affaiblis et pour que les richesses de ses habitants fussent démesurément « accrues... » Les luttes sur terre n'avaient pas une grande importance pour la prééminence politique; tandis que, « si la France devenait maîtresse sur mer, elle serait « souveraine absolue », et les « *soulèvements* de l'Espagne et de l'Autriche pourraient « sans danger être méprisés ». Il proposait donc que la France employât ses forces à des entreprises propres à favoriser son développement commercial et maritime; il conseillait la conquête de l'Amérique du Nord, et surtout celle de l'Égypte dont la possession nous livrerait le trafic des Indes.

C'était là, déclarait-il, la « destinée providentielle » de la France. Mais ces idées remarquables ne furent regardées que comme des rêveries de philosophe; le mémoire de Leibnitz, envoyé à Paris dès la fin de 1671, ne reçut de Pomponne qu'une réponse polie et indifférente; un voyage qu'il y fit en mars 1672 n'obtint pas plus de résultat : « *On avait renoncé depuis saint Louis*, lui déclara-t-on en riant, *à s'occuper de croi-* « *sades* », et, quand, convaincu par lui que la sécurité de l'Empire exigeait que l'on détournât loin de l'Allemagne l'ambition de la France, son maître, l'électeur Philippe de Schœnborn, proposa sa médiation entre la France et les Provinces-Unies, cette offre amicale fut froidement déclinée.

des Pays-Bas, à la nation qui venait de leur faire coup sur coup deux grandes guerres, à l'Angleterre. Quoique nous eussions été un instant adversaires, en 1665, des relations très cordiales existaient depuis la Restauration entre les souverains des deux pays; Charles II, sans cesse à court d'argent, avait accepté avec reconnaissance les sommes considérables que Louis XIV lui avait offertes à plusieurs reprises; en 1662, malgré les protestations de son peuple, il nous avait vendu, pour cinq millions, ce port de Dunkerque sur l'acquisition duquel on avait fondé de si grandes espérances au temps de Cromwell. Il était facile d'amener ce roi besogneux à nous fournir la flotte dont nous avions besoin : **Colbert de Croissy**, notre ambassadeur à Londres depuis 1668, s'en chargea; en 1670, la belle-sœur de Louis XIV, la duchesse d'Orléans, vint lui apporter l'appui de son ascendant sur son frère Charles II, et le **traité de Douvres** (1 juin 1670) régla les conditions de l'action commune.

Au reste, quoi que l'on ait dit en Angleterre, Charles II ne sacrifiait aucunement les intérêts de ses sujets : il obtenait même que, dans une certaine mesure, la France reconnût leurs prétentions à la suzeraineté des mers du Nord et c'était un amiral anglais qui devait avoir le commandement des flottes combinées. A la paix générale, l'Angleterre garderait l'Écluse, Cadsand, Goorée, Middlebourg, Flessingue, Woorne, c'est-à-dire les bouches de la Meuse, le moyen de tenir les deux rives de la Mer du Nord et de drainer à son profit le commerce de la vallée du Rhin. A bien prendre les choses, c'était l'Angleterre qui avait le plus à gagner à cette guerre : elle ne faisait que continuer la lutte commencée en 1649, que chercher à abattre définitivement la rivale dont la concurrence arrêtait son essor; la France, au contraire, allait, presque sans raison, attaquer son alliée de toujours, ruiner la seule puissance dont la force pût l'aider à contre-balancer celle de l'Angleterre, autrement redoutable dès lors, en dépit des apparences. Mais la jalousie, la rancune et l'ambition furent les plus fortes : les tentatives de conciliation, que les Hollandais affolés firent dans les derniers mois de 1671, furent impitoyablement repoussées et, sous des prétextes futiles, et même, à vrai

dire, sans prétextes, la guerre fut déclarée, par Charles II le 29 mars, par Louis XIV le 6 avril 1672.

B.) La troisième guerre Anglo-Hollandaise.

Campagne de 1672 : Bataille de Solebay. — Louis XIV se proposait d'envahir les Provinces-Unies par terre, avec une armée formidable venue par Liège et par Cologne. Une savante action diplomatique ayant auparavant enlevé aux Hollandais tous les alliés qui auraient pu intervenir en leur faveur, le succès paraissait certain, d'autant plus qu'en même temps, du côté de la mer, les flottes alliées, après avoir refoulé les Hollandais dans leurs ports, viendraient débarquer sur les côtes des troupes qui donneraient la main à l'armée du Rhin.

Mais l'organisation navale de la France était loin de fonctionner aussi parfaitement qu'elle fit plus tard, et celle de la marine britannique, viciée par le favoritisme, la politique et la corruption, ne donnait plus le même rendement qu'au temps de la République. Bien que l'Angleterre eût commencé les hostilités, avant la déclaration de guerre, dès le 23 mars, en attaquant un convoi dans la Manche, sa flotte, commandée par le **duc d'York**, ne fut prête et concentrée aux Dunes que deux mois plus tard : à la même époque l'escadre française du comte **d'Estrées** arrivait seulement à Spithead. Si la mauvaise volonté de la province de Zélande, hostile à Jean de Witt, n'avait aussi retardé l'armement des vaisseaux néerlandais, **Ruyter** aurait eu beau jeu pour écraser une à une, comme il y avait songé, les différentes escadres des alliés avant leur jonction. Il ne le put pas, et quand, le 29 mai, les deux flottes s'aperçurent dans le Pas de Calais, Ruyter n'avait que 70 vaisseaux à opposer aux 90 de l'armée combinée. Il se mit alors à manœuvrer pour se rapprocher des côtes de Hollande, d'où il attendait des renforts ; mais la brume sépara les deux adversaires et le duc d'York, craignant de trop exposer ses bâtiments en les risquant au milieu des bancs et des dangers du littoral flamand, renonça à la poursuite et vint mouiller à **South-**

wood ou Solebay, sur la côte de Suffolk, pour compléter ses approvisionnements.

Ce fut là que Ruyter vint littéralement le surprendre, le 7 juillet au matin, tous ses navires mouillés le long de la côte, une partie des équipages à terre. L'amiral hollandais avait 61 vaisseaux et 80 bâtiments inférieurs, portant 4.484 canons et 20.738 hommes, contre 71 vaisseaux et 75 bâtiments inférieurs, portant 5.100 canons et 23.186 hommes d'équipage. Poussé par un assez fort vent du N. W., il attaqua avec une extrême impétuosité, toute sa flotte rangée en ligne de front et précédée par une ligne de brûlots. Les alliés appareillèrent dans un désordre inouï, en coupant leurs câbles : tandis que l'avant-garde et le centre, formés de vaisseaux anglais, prenaient les amures à tribord et se laissaient acculer aux bas-fonds de Lowestoft, l'escadre française, par une confusion qui n'a jamais été expliquée, prenait les amures opposées et courait au Sud, décision plus correcte, mais qui la séparait du pavillon amiral et la rendait inutile pour le reste de la journée.

Cette fausse manœuvre accentuait encore l'effet du plan de Ruyter, qui l'avait peut-être provoquée : sans plus se soucier de d'Estrées, que les quelques vaisseaux de Bankert suffirent à occuper toute la journée, l'amiral hollandais put se jeter avec toutes ses forces sur le duc d'York ; l'équilibre se trouvait rompu au bénéfice du plus faible : c'étaient maintenant les Anglais qui avaient à lutter contre un ennemi supérieur. La bataille dura jusqu'au soir et fut des deux côtés disputée avec un acharnement incroyable : on tira 400.000 coups de canon, les Hollandais firent jouer dix-sept brûlots. A la nuit, Ruyter prit le large et regagna ses ports : il avait perdu deux ou trois vaisseaux, mais les Anglais en avaient eu quatre incendiés et coulés à fond, plusieurs désemparés ; ils avaient 2.500 tués et blessés, parmi lesquels leur vice-amiral, le comte de Sandwich ; les pertes des Français étaient insignifiantes : une partie de leur escadre n'avait même pas combattu.

La plupart des bâtiments anglais avaient besoin de sérieuses réparations : l'entreprise sur les côtes de Hollande fut

retardée de plusieurs semaines. Quand on put songer à la reprendre, il était trop tard pour qu'elle eût un effet décisif, la *rupture des digues*, opérée à partir du 25 juin, ayant mis les provinces du Nord à l'abri de toute attaque par terre et ayant par conséquent rendu impossible la coopération projetée entre les troupes de débarquement et la grande armée française. De plus, même alors, cette tentative n'aboutit à rien : Ruyter, il est vrai, ne disposait plus que de 48 vaisseaux (on lui avait retiré une partie de ses équipages pour servir sur terre et pour armer des flottilles qui firent merveille sur les canaux et dans les régions inondées); mais il sut si bien ménager ses forces, se mettre à l'abri sur les bas-fonds de l'embouchure de la Meuse pour refuser des engagements inégaux et rester quand même une menace constante pour tout ce que l'on voulait tenter sur les côtes, qu'après quelques semaines de croisières désordonnées, les flottes alliées, déjà découragées par leur déconvenue de juillet, abandonnèrent la partie et allèrent désarmer dans leurs ports (20 septembre). Elles ne réussirent même pas à empêcher l'arrivée du convoi des Indes Orientales.

Le mécontentement fut grand en France et en Angleterre : chez nous, le commandant en chef d'Estrées et son lieutenant **Duquesne** s'accusèrent avec une telle véhémence qu'il fallut sacrifier l'un des deux et retirer son commandement à Duquesne; en Angleterre, on rendit responsable des événements le duc d'York, et, comme il était fort impopulaire en sa qualité de catholique, on lui interdit, en vertu du **Bill du Test** (1673), l'exercice de ses fonctions de grand amiral. Mais il fallait bien reconnaître qu'une grande part de ce qui s'était passé était due aux talents du commandant en chef hollandais : « *Je ne crois pas* », écrivait Colbert, « *que l'on puisse faire une plus belle action que celle que Ruyter* « *vient de faire... Il me semble qu'un homme doit être satisfait de* « *lui-même lorsqu'il a fait cela.* » En empêchant l'offensive des alliés sur les côtes de se produire au même moment que l'invasion par terre (le passage du Rhin est du 12 juin), en épargnant à son pays la panique qui aurait évidemment suivi cette attaque, le grand marin avait, au moins, fait autant que les magistrats qui

n'hésitèrent pas à inonder les campagnes et l'homme d'État dont la diplomatie sut, dès le mois de juillet, créer les diversions qui détournèrent de la Hollande le principal effort des Français. Si les Pays-Bas furent sauvés de l'occupation étrangère et du démembrement, ils le durent certainement à la folle arrogance avec laquelle Louis XIV s'obstina à leur imposer des conditions inacceptables, quand ils lui offraient tous les pays au Sud du Lech, et à l'imprudente indécision avec laquelle il laissa son armée se disperser autour des places du Rhin, au lieu de la concentrer sur le point décisif de Muyden, mais ils le durent aussi à l'audacieuse initiative de Ruyter allant attaquer la flotte des alliés jusque sur la côte d'Angleterre.

Campagne de 1673 : Batailles de Schoneveldt et du Texel. — L'année suivante, la situation était bien changée : **Guillaume d'Orange**, véritable dictateur depuis la mort des frères de Witt, avait réussi à unir contre nous toutes les puissances que menaçait notre ambition : le Brandebourg, le Danemark, les princes allemands, l'Empereur, l'Espagne avaient adhéré à la **Grande Alliance de la Haye** (30 août 1673). La guerre devenait une guerre européenne : successivement l'Empire (septembre) et l'Espagne (octobre) commençaient les hostilités contre nous. Déjà une partie de nos forces avait été dirigée sur le Rhin ; l'armée des Pays-Bas, réduite de moitié, se trouvait dans l'impossibilité de prendre l'offensive : le rôle principal passait à la flotte. C'est à elle que l'on allait demander cette année de mettre à merci le gouvernement néerlandais.

Le prince palatin **Rupert**, qui en prit le commandement en mai, eut l'ordre de bloquer étroitement les côtes hollandaises, d'intercepter les arrivages de vivres et de marchandises, et enfin d'assurer le débarquement d'un corps expéditionnaire rassemblé à Yarmouth. On dut armer pour cela 54 vaisseaux anglais, 28 français. Telle était encore la puissance navale des Pays-Bas que, malgré les sacrifices qu'ils étaient obligés de faire pour leur armée de terre, ils mirent en mer des forces presque égales, près de 80 vaisseaux ; mais la protection du com-

merce en absorba la moitié, et ce fut tout au plus si Ruyter put réunir cinquante vaisseaux pour la défense de la Meuse, quand Rupert et d'Estrées parurent à l'embouchure de la Tamise.

Il lui fallut donc reprendre l'attitude d'expectative menaçante qui lui avait si bien réussi l'année précédente; mouillé sur les bas-fonds de **Schoneveldt**, à l'abri de l'île de Walcheren, il rendait impossible toute action sur les côtes de Hollande et de Zélande: pour l'attirer hors de son refuge, les alliés l'y firent provoquer par une escadre détachée de leur flotte : mal leur en prit! Il appareilla avec une telle vitesse qu'il faillit anéantir ce détachement avant que le reste de l'armée fût à portée de le dégager; alors commença une bataille désordonnée où les flottes combattirent au hasard, chacun suivant son propre mouvement; au soir, les deux adversaires regagnèrent leur mouillage sans qu'aucun résultat important eût été obtenu d'un côté ou de l'autre (7 juin 1673).

Le 14, Ruyter profite d'une saute de vent pour reprendre l'offensive; encore une fois les alliés montrent la même indécision, la même incapacité à agir : sous le feu de l'ennemi, Rupert perd un temps précieux à modifier son ordre de bataille pour être lui-même opposé à Ruyter; puis, sa ligne enfin formée à sa guise, plusieurs bâtiments sur le point de passer au vent de l'ennemi et de le mettre entre deux feux, la crainte des brûlots hollandais suffit à l'empêcher de s'engager à fond : comme toujours, Ruyter réussit à regagner les bas-fonds presque sans avoir subi de pertes; et pourtant, au cours de ces deux batailles, plusieurs bâtiments ont reçu des avaries graves, la plupart ont fait une telle consommation de munitions qu'il serait imprudent de courir le risque d'un nouvel engagement : il faut regagner les ports d'Angleterre pour s'y réparer et s'y ravitailler; la Mer du Nord reste à Ruyter qui, en juillet comme en mai, peut venir impunément croiser à l'embouchure de la Tamise et affoler le commerce anglais.

En août, la formidable flotte alliée reparaît sur les côtes de Hollande, avec des ordres impératifs d'agir : un instant, elle

bloque étroitement les ports de la Meuse et arrête la circulation; puis elle remonte au Nord pour tenter un débarquement dans le Zuyderzée ou pour se porter à la rencontre de la flotte des Indes orientales. L'opinion hollandaise, terrifiée par la crainte de ces catastrophes, exige de Ruyter qu'il s'y oppose coûte que coûte, même en livrant une bataille générale.

Le 20, il rejoint la flotte alliée, en face de **Scheveningen**; mais le vent souffle du large, lui enlevant toute liberté de manœuvre, s'il acceptait un engagement; encore une fois il utilise le faible tirant d'eau de ses bâtiments pour serrer la côte et se tenir sur des fonds où l'ennemi ne peut le suivre; et, le 21 au matin, ayant à son tour le vent en poupe, il attaque, entre **Kamperduyn** et le **Texel**... Dès le début, la bataille se fragmente en une série de combats particuliers : à l'avant-garde, **Spragge**, emporté par une haine personnelle contre Tromp, engage avec lui une furieuse mêlée qui l'empêchera toute la journée de venir au secours de son chef; à l'arrière-garde, d'Estrées avec trente vaisseaux se laisse amuser par les dix vaisseaux de Bankert, entraîner loin du théâtre de la lutte principale, puis traverser par son adversaire qui rejoint le corps de bataille; les Français restent seuls, loin du feu, tandis que Rupert au centre doit supporter avec 20 vaisseaux tout l'effort des divisions de la Meuse (Ruyter) et de Zélande (Bankert); alors que le matin il opposait 91 vaisseaux aux 70 de l'ennemi, c'est maintenant lui qui a à combattre contre des forces doubles! Sur le soir seulement la rentrée en ligne de Spragge, puis celle de d'Estrées qui s'est enfin décidé à virer de bord et à revenir au combat, lui permettent de rétablir l'équilibre; mais encore une fois d'Estrées, qui interprète mal un signal et mouille hors de propos, vient contrarier le plan du commandant en chef et permettre à Ruyter de se retirer sain et sauf sur la côte de Hollande.

Des deux parts, les pertes sont énormes; mais la victoire morale demeure aux Hollandais, car l'élan de l'attaque anglo-française est brisé, et il ne reste plus à Rupert et à d'Estrées qu'à regagner la Tamise pour se réparer. Ruyter au contraire a une fois de plus sauvé son pays : les ports de Hollande sont

débloqués, la flotte des Indes peut y entrer sans être inquiétée et toute crainte de débarquement est écartée.

La paix entre l'Angleterre et les Pays-Bas. — Du côté des alliés la discorde est à son comble; les Anglais accusent d'incapacité, voire de trahison, d'Estrées et tous les Français : Louis XIV aurait ordonné à son amiral de ne pas combattre à fond, trop heureux de laisser les Hollandais et les Anglais s'exterminer réciproquement! Colbert a beau faire mettre à la Bastille le marquis de Martel, qui par ses accusations contre son chef d'Estrées a donné corps à cette fable, Charles II destituer Rupert qui s'en est fait l'écho, l'opinion britannique se dégoûte chaque jour davantage de cette guerre où l'on s'est sottement engagé pour servir les Français et où, par leur faute, on n'a recueilli que des défaites.

Aussi bien, depuis longtemps déjà, l'alliance française était-elle impopulaire au delà de la Manche : la vieille jalousie contre les Pays-Bas avait fait place, à mesure que se prononçait notre relèvement maritime et commercial, à une crainte, à une haine véritables de la France; l'ambition de Louis XIV se manifestait de plus en plus comme une menace directe pour l'indépendance de l'Angleterre : cette guerre que l'on faisait au profit d'un roi absolu, au profit du papisme, contre une nation libre et protestante, apparaissait comme un véritable crime contre des frères. A lutter contre ce sentiment unanime de la nation, les Stuarts auraient risqué leur couronne et leur vie; ils ne l'essayèrent pas, et le traité du 19 février 1674 établit entre les Provinces-Unies et l'Angleterre une paix qui devait durer plus de cent ans et qui n'allait pas tarder à se transformer en une alliance formelle; dès 1676, le populaire champion de la cause protestante, le stathouder Guillaume d'Orange épousait la princesse Marie, future héritière de la couronne d'Angleterre; tout ce que Louis XIV put obtenir, grâce au subside annuel de deux millions qu'il continua à servir à Charles II, ce fut que son allié résistât au vœu de ses sujets, et refusât de se déclarer ouvertement notre ennemi.

C). Continuation de la Guerre : la France contre les Pays-Bas et l'Espagne.

Campagne de 1674 : Tromp sur les côtes de France. — La lutte changeait de caractère : au lieu de combattre avec l'aide de l'Angleterre pour asservir les Provinces-Unies désarmées et isolées, nous avions à tenir tête à l'Europe entière, coalisée pour imposer des limites à notre expansion. Louis XIV et ses ministres s'en réjouirent : « *Enfin l'Espagne a commencé la guerre!* » s'écriait Louvois. En effet, au lieu des territoires néerlandais, si difficiles à occuper et surtout à conserver, c'étaient les riches campagnes des Flandres, à peine défendues par un fantôme d'armée espagnole, dont la possession s'offrait maintenant à nous. En un instant, la volte-face fut accomplie : les troupes françaises furent ramenées au sud du Rhin, abandonnant ce que nous conservions encore de nos conquêtes de l'année précédente : tout fut dirigé sur les provinces belges dont on entreprit alors l'occupation méthodique, et sur le Palatinat où il importait d'arrêter les progrès des armées impériales. Les Provinces-Unies étaient définitivement sauvées de l'invasion : mais l'Espagne allait payer pour elles!

Sur mer, il n'y avait pas moyen de continuer à lutter : pour la nouvelle campagne, les États Généraux équipaient, dans les seules eaux européennes, 74 vaisseaux; si nous voulions leur tenir tête, il aurait fallu, au moins, doubler nos armements. Pas un instant Colbert n'y songea : les ressources de notre marine ne le permettaient pas. Aussi bien, si les Hollandais étaient les maîtres incontestés de la mer, étaient-ils hors d'état de tirer parti de leur supériorité : la suppression de notre faible commerce extérieur était un mal aisément supportable pour une nation à qui son propre sol fournissait tout ce dont elle avait besoin; quant à une invasion de notre pays par mer, c'eût été une pure folie de la part d'un peuple sans armée véritable, comme les Hollandais, en présence d'un état ayant la forte orga-

nisation militaire et politique que dix années de gouvernement absolu venaient de donner à la France. C'est pourquoi Louis XIV prit le parti de rappeler ses escadres dans les ports et de se borner à faire mettre les côtes en état de défense : en quelques mois **Clerville** à Rochefort, **Sainte-Colombe** et **Vauban** à Brest créèrent des fortifications capables de braver toutes les attaques, et les gouverneurs des provinces maritimes se préparèrent à recevoir convenablement l'ennemi, au cas où il se présenterait.

L'événement montra la sagesse de ce système : pendant deux mois, de juillet à septembre 1674, Tromp se promena au large des côtes de France sans y exciter une panique ou une alarme; loin de pouvoir approcher de nos ports de guerre, la flotte hollandaise fut repoussée de **Belle-Ile**, de **Quiberon** et dut, pour tout exploit, se contenter du pillage de l'île non défendue de **Noirmoutiers**; les Hollandais ne tentèrent plus rien contre nos côtes de l'Océan.

Campagne des Antilles. — On ne se battit plus que sur des théâtres secondaires d'opérations, aux Antilles, en Méditerranée. Déjà, en 1674, le gouvernement hollandais avait envoyé en Amérique Ruyter pour y faire la conquête de quelques-unes des îles que nous y occupions. Il avait été repoussé de la Martinique par **d'Amblimont**; mais, plus heureux, son lieutenant **Binkers** avait rançonné plusieurs de nos établissements et occupé **Cayenne**.

Le vice-amiral de France, **d'Estrées**, se chargea de nous rendre cette colonie; après y avoir relevé assez facilement notre pavillon, il entreprit de s'emparer à son tour d'une possession hollandaise, **Tabago**; il commença par débarquer dans l'île un certain nombre d'hommes, puis, n'ayant pu, faute d'artillerie, réduire les forts, il pénétra dans le port où s'était réfugiée l'escadre ennemie; mais, comme il n'avait pas de brûlots, le combat aboutit à une épouvantable canonnade à bout portant qui fut presque aussi désastreuse pour nous que pour l'ennemi : sept vaisseaux hollandais, trois français disparurent dans les flammes; plusieurs équipages, pris de panique, avaient abandonné les bâtiments qu'ils montaient

(3 mars 1677); d'Estrées eut beaucoup de peine à sortir de la baie où il s'était si imprudemment engagé et dut regagner la Grenade, puis la France, sans avoir atteint le résultat qu'il s'était proposé.

Il importait à notre amour-propre de réparer cet échec : on donna à d'Estrées une nouvelle escadre avec laquelle il repartit en octobre; chemin faisant, il se saisit de plusieurs des comptoirs hollandais de Guinée, **Arguin**, **Gorée**, **Rufisque**, **Portudal**, **Joal**; arrivé à Tabago, il mit à terre des hommes, des canons, des mortiers, et entreprit un siège en règle de la place; au bout de deux semaines de bombardement, la forteresse, à moitié détruite par l'explosion d'un magasin à poudre, se rendit (29 décembre 1677), et toute l'île avec elle.

Le succès était dû en grande partie à la science du commissaire de l'artillerie **Landouillette**; mais d'Estrées s'en attribua tout le mérite et résolut de mettre le comble à sa gloire en nous donnant la principale colonie des Hollandais dans cette région, **Curaçao**. Général de terre récemment introduit dans la marine, ignorant tout de son métier, il prétendait n'avoir que faire de l'aide des hommes de l'art, et reprochait à Duquesne d'avoir peur de la grande navigation; en dépit des conseils des officiers, qui le prévenaient des dangers que l'on courait dans ces parages, il déclara qu'*il se passerait de pilotes et qu'il y ferait route comme avaient fait ceux qui y étaient venus les premiers*. Aussi, le 11 mai, à 9 heures du soir, mit-il toute sa flotte au plain sur les **îles d'Aves** : il y eut alors une affreuse débandade à bord des bâtiments, que l'amiral et les officiers abandonnèrent les premiers; le calme revenu, on réussit à relever huit navires, mais sept restèrent sur les rochers où la mer ne tarda pas à les démolir : tout au plus put-on sauver les canons et les ancres, que **Gabaret** vint repêcher l'année suivante. Naturellement on renonça à l'expédition de Curaçao. D'Estrées était un trop grand personnage pour qu'on pût sévir contre lui : on le consola de son malheur en le nommant maréchal de France; mais Colbert prit soin à l'avenir que ceux à qui il confiait des commandements fussent marins plutôt que gentilshommes et gens de cour.

L'affaire de Sicile. — Dans la Méditerranée, l'importance que prit alors l'action de la France fut l'effet d'événements que son gouvernement n'avait aucunement préparés. La ville de **Messine**, exaspérée par la tyrannie des Espagnols, s'était soulevée le 6 juillet 1674 et avait chassé son gouverneur. Le premier moment d'enthousiasme passé, la crainte des vengeances de leurs anciens maîtres commença à s'emparer des habitants. Déjà la place était étroitement bloquée, et la famine s'y faisait sentir. Incapables de se défendre eux-mêmes, les Messinois n'eurent d'autre ressource que de faire appel aux ennemis des Espagnols et offrirent de se donner à la France.

Pour entrer en relations, on leur envoya quelque peu de vivres que le chevalier de **Valbelle** leur conduisit. Il resta à Messine du 27 septembre au 14 octobre et revint en France partisan décidé de l'intervention. A Versailles les avis furent partagés : Seignelay voulait secourir à fond les Messinois, s'appuyer sur eux pour devenir les maîtres de la Sicile ainsi que du royaume de Naples; la France serait ainsi toute-puissante dans la Méditerranée et la marine prendrait dans l'esprit du roi une place qui ne pourrait que servir l'ambition de son ministre. Colbert, comme toujours, reculait devant la dépense. Louvois et Pomponne étaient opposés à la conquête : elle aurait coûté des efforts démesurés et ne nous aurait rapporté qu'une province éloignée, extérieure au royaume, dont la possession aurait été aussi inutile et dangereuse pour la France qu'elle avait toujours été pour l'Espagne. Ils consentaient que l'on secourût les Messinois et que l'on entretînt la guerre en Sicile, pour que nos ennemis, forcés d'y envoyer des troupes et de l'argent, fussent moins en état de lutter contre nous sur les autres théâtres de la guerre; mais ils demandaient que l'on ne se compromît pas, et que l'on se gardât bien de donner de l'importance à cette aventure.

Ce fut ce parti qui l'emporta. On décida d'envoyer à Messine un petit corps d'armée sous le commandement du marquis de **Vallavoire**. Valbelle, qui fut chargé de le conduire, s'en acquitta avec son bonheur habituel. Il se présenta dans le détroit avec une telle assurance que l'escadre espagnole, de 22 vaisseaux et 19 galères,

qui bloquait Messine se laissa intimider et ne songea même pas à attaquer ses neuf bâtiments; ils atteignirent la place sans encombre. On se réjouit fort en France de ce nouveau succès et Seignelay en profita pour obtenir que l'on donnât plus d'extension à notre action en Sicile; pour intéresser la favorite, Madame de Montespan, au succès de cette affaire, il eut l'idée d'en confier la direction à son frère, le duc de **Vivonne**, général des galères, qui fut créé vice-roi de Sicile.

Il partit avec dix vaisseaux ou frégates, que commandait sous lui le lieutenant-général **Abraham Duquesne**. Le 11 février 1675, il donna dans le détroit; le duc de **Viso** se porta à sa rencontre avec vingt-neuf vaisseaux et quatorze galères. Mais, de Messine, Valbelle accourut au canon, et les Espagnols, craignant d'être pris entre deux feux, ne songèrent plus qu'à s'enfuir dans la direction de Naples; ils perdirent dans cette échauffourée quatre bâtiments, dont un vaisseau de quarante-quatre canons (**combat du Phare**).

Les affaires tournaient mal pour nos ennemis, qui étaient hors d'état de nous empêcher de transporter en Sicile toutes les troupes que nous voudrions; déjà une belle croisière de **Tourville** dans l'Adriatique, couronnée par de hardis coups de main à **Barletta** et à **Reggio** (juillet), avait menacé d'interrompre les communications entre l'Italie et les pays autrichiens; dans toute la Sicile, les mécontents s'agitaient; s'ils eussent été sûrs d'être soutenus, l'insurrection aurait éclaté partout. Le péril était grand; pour le conjurer, l'Espagne, à bout de ressources, se résigna à solliciter le secours de ses anciens sujets des Pays-Bas. Ruyter reçut l'ordre de se rendre dans la Méditerranée avec une escadre pour y remettre Messine sous l'autorité du roi d'Espagne : le 20 décembre, il était à Milazzo, attendant Duquesne, que Vivonne avait envoyé à Toulon chercher des vivres et des renforts.

Duquesne. — Colbert était fort inquiet : « Je sais bien, écrivait-il, « que les vaisseaux du Roi sont mieux équipés, mieux armés et « mieux commandés que ceux de Hollande, que les trente vais- « seaux du Roi doivent naturellement battre tout ce qui se peut « présenter dans la Méditerranée; mais je vous avoue que la tête

« et le cœur du commandant me donnent de l'inquiétude. *Je ne* « *trouve aucune comparaison entre la tête et le cœur de Duquesne* « *et celles de Ruyter.* »

Pourtant Duquesne avait de beaux états de services : capitaine depuis 1627, il avait guerroyé un peu partout, tant au service de la France qu'à celui de la Suède; ses incontestables défauts, son humeur violente et maussade, ses perpétuels conflits avec ses supérieurs et ses subordonnés, avec les administrateurs surtout, son souci exagéré de ses intérêts d'argent n'empêchaient pas que ce fût le meilleur marin et le meilleur chef de guerre que nous eussions alors sur mer. C'était d'autre part un noble et beau caractère : malgré l'envie qu'il avait de devenir vice-amiral et maréchal de France, il résista à toutes les séductions, à toutes les pressions et mourut dans la religion protestante dans laquelle il avait toujours vécu, aimant mieux suivre les inspirations de sa conscience que celles de son ambition.

Comme général, c'était un partisan déterminé de l'offensive et du combat. « Si nous étions en état de faire voile immédiatement », écrivait-il quelques semaines plus tôt, « je serais d'avis de partir « et d'aller droit à Barcelone si nous étions certains d'y trouver « les Hollandais... Du moins, déclarait-il, il serait très nécessaire « que Sa Majesté ordonne précisément à Monsieur le duc de « Vivonne de prendre résolution sur-le-champ de faire ressortir « l'armée pour aller chercher *Ruutre* en tel lieu que l'on appren- « dra qu'il soit. »

Batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme. — Le contact s'établit le 7 janvier 1676, dans les eaux des îles Lipari, entre **Stromboli** et **Alicuri**. Ruyter avait seize vaisseaux hollandais, un espagnol, des brûlots et quelques galères; Duquesne, vingt vaisseaux et six brûlots, en trois divisions. Pendant toute la journée du 7, l'ennemi, qui avait le vent pour lui, montra peu de disposition à attaquer : il préférait attendre l'arrivée d'une escadre espagnole qui était annoncée de Palerme. Mais le lendemain Duquesne parvint à gagner le vent, et sans s'attarder à des combinaisons tactiques que notre flotte n'aurait pas été en état de réussir, donna

l'ordre d'attaquer sur toute la ligne. Par malheur, ses capitaines, peu habitués aux manœuvres d'ensemble, n'exécutèrent pas correctement ce mouvement; l'avant-garde et le centre seuls vinrent au feu avec décision; l'arrière-garde (Gabaret) se contenta de canonner à longue distance les Hollandais, sans leur faire grand mal. Quant à Ruyter, surpris de voir les Français chercher le combat alors qu'il avait cru qu'ils l'éviteraient, vieilli d'ailleurs (il avait 70 ans) et incertain de ce qu'il devait faire, il ne se montra pas ce qu'il avait été dans les mers du Nord; il se contenta de soutenir le choc vaillamment, en reculant peu à peu dans la direction de Palerme d'où il attendait toujours l'escadre espagnole. Sur le soir, après trois heures d'un combat « aussi opiniâtre « qu'aucun où il se fût trouvé dans sa vie », menacé par les brûlots français dont il dut couler un à coups de canon, il prit le parti de se faire remorquer hors du feu et fit route vers la côte.

Ce n'était pas une victoire caractérisée : nous n'avions coulé ou pris aucun vaisseau à l'ennemi et les pertes étaient considérables des deux côtés. Mais c'était déjà beaucoup d'avoir tenu tête aux Hollandais : « Les Français ont fait des merveilles », avouait Ruyter, et Colbert faisait dire par la *Gazette de France* : « *Le sieur Duquesne a fait connaître qu'il était digne d'être opposé* « *au sieur Ruyter par la capacité et le courage* ». — « Il ne se peut « rien ajouter à la gloire que vous avez acquise », lui écrivait-il à lui-même.

Les journées suivantes accentuèrent la supériorité que cette bataille avait assurée aux Français : Duquesne commença par opérer sa jonction avec la division **d'Alméras** venue de Messine, sans que les Hispano-Hollandais fissent mine de l'en empêcher; ne se souciant pas de se risquer en présence de l'ennemi dans le dangereux détroit de Messine où les vents et les courants auraient pu disperser ses bâtiments, il décida de rejoindre Vivonne en contournant la Sicile par l'Ouest et par le Sud; et cette promenade triomphale de deux semaines autour de l'île fut, aux yeux des Italiens et de l'Europe, le meilleur signe de notre victoire.

Ruyter n'entendait pourtant pas nous laisser la maîtrise de la

mer sans nous la disputer encore; il était allé se réparer à Naples, mais dès le 23 février il était de retour dans les eaux siciliennes. Pendant tout le mois de mars il croisa sur la côte orientale, de Milazzo au cap Passaro, menaçant nos communications avec la France et Tunis, d'où nous tirions notre blé, échangeant même des coups de canon avec les batteries de Messine. Enfin, en avril, il manifesta l'intention d'attaquer Agosta, à 20 kilomètres au sud de Catane. Duquesne sortit à sa rencontre et, malgré les ordres prudents de Vivonne, qui lui prescrivaient de n'accepter le combat qu'à coup sûr, la bataille s'engagea le 22 avril 1676, entre **Agosta** et **Syracuse**.

Les Français opposaient 30 vaisseaux et 11 bâtiments inférieurs aux 27 vaisseaux et 13 navires légers des Hollandais et des Espagnols; nous avions 1.772 canons contre 1.450, mais la présence de 9 galères espagnoles rétablissait l'équilibre, dans une certaine mesure. La mer était absolument calme, et le vent qui, pendant toute la matiné, avait soufflé du N. W. passa graduellement au S. vers onze heures du matin, donnant l'avantage à Ruyter, qui fit force de voiles pour arriver sur nous. Malheureusement pour lui, le commandement en chef appartenait, pour des raisons de protocole, à l'amiral espagnol **La Cerda**, qui se tint à distance respectueuse et laissa les Hollandais s'engager seuls avec l'avant-garde française; il y eut là un furieux combat d'artillerie, dans lequel périt le lieutenant-général d'Alméras; puis Ruyter, désespérant d'amener les Espagnols à combattre de près, mit ses voiles à scier sur le mât, cherchant à gagner le centre français pour avoir affaire à Duquesne; c'est alors, tandis qu'il défilait ainsi devant toute notre flotte, qu'il fut atteint par un boulet qui lui fracassa les deux jambes. Le combat dura encore quelques heures, puis, à l'entrée de la nuit, les alliés abandonnèrent le champ de bataille et rentrèrent à Syracuse.

Ruyter mourut de ses blessures le 29. Louis XIV prescrivit de rendre des honneurs presque royaux à celui qui, incontestablement, avait été le plus grand marin de son siècle; mais cette mort servait la cause française. Démoralisés, s'accusant réciproquement de leur défaite, les Hollandais et les Espagnols, dès le

1er mai, avaient abandonné la côte orientale et étaient allés s'enfermer dans Palerme. Il n'y avait plus qu'à les y poursuivre et à les y détruire pour terminer dignement une campagne si bien commencée.

Jusque-là, Vivonne était resté à terre, où le retenaient les devoirs de sa charge de vice-roi, et aussi son goût, qui a fait sa célébrité, pour le repos et le plaisir; mais il ne voulut pas laisser la gloire du triomphe final à Duquesne, de qui il commençait à être jaloux. Il s'embarqua donc sur la flotte, qui appareilla de Messine le 24 mai, et affecta de se conduire en tout par les conseils de **Tourville**, que les ennemis de Duquesne cherchaient à opposer au vieil amiral. La destruction de la flotte hispano-hollandaise à **Palerme** fut une belle affaire de brûlots, intelligemment organisée et bien conduite : après qu'une reconnaissance opérée par Tourville et Gabaret eût montré que les ennemis étaient mouillés en dehors du port sur une longue ligne dont les deux extrémités s'appuyaient à la côte, 9 vaisseaux et 7 galères, sous **Preuilly**, allèrent engager à courte distance avec les alliés une canonnade d'une intensité extraordinaire, de façon à couvrir l'approche des 9 brûlots que possédaient les Français; dès que ces bâtiments incendiaires eurent commencé à faire leur effet, Hollandais aussi bien qu'Espagnols ne songèrent plus qu'à couper leurs câbles pour éviter la destruction en se réfugiant dans le port ou en se jetant à la côte; il périt là deux à trois mille hommes, dont cinq ou six officiers généraux; les Espagnols y rachetèrent par l'intrépidité désespérée avec laquelle ils luttèrent jusqu'au bout l'incapacité dont ils avaient fait preuve dans le reste de la campagne; le désastre fut immense : 7 vaisseaux et 2 galères, un plus grand nombre même si l'on en croit certains récits, furent la proie des flammes; et ceux même qui s'étaient réfugiés derrière le môle n'auraient pas échappé, si les Français avaient eu d'autres brûlots (1er juin 1676).

Les Français maîtres de la Méditerranée. — Les Espagnols et les Hollandais ne se proposèrent même plus de continuer la lutte; réfugié à Castellamare avec les débris de son escadre, l'amiral

hollandais **Callenburg** ne songeait plus qu'à brûler ses bâtiments pour ne pas les laisser prendre si nous venions l'y attaquer; il n'allait d'ailleurs pas tarder à recevoir l'ordre de regagner son pays et de nous abandonner la Méditerranée sans la disputer davantage (août 1676).

N'ayant plus à y rencontrer que la lamentable flotte espagnole, Duquesne pouvait jusqu'à la fin de la guerre y promener en toute sécurité son pavillon victorieux : la mer appartenait aux Français, et ils en usaient à leur guise pour imposer leur volonté aux populations du littoral.

Déjà, même dans le Ponant, ils commençaient à sortir de l'attitude d'abdication volontaire à laquelle ils s'étaient condamnés depuis 1674; nos croiseurs se faisaient chaque jour plus audacieux et ne craignaient plus de s'attaquer à des convois fortement escortés, à de véritables escadres : quand, en 1678, les Hollandais se résolurent de nouveau à intervenir dans la Méditerranée et y envoyèrent **Evertsen** avec 11 vaisseaux, celui-ci se heurta, à 33 lieues à l'ouest d'Ouessant, aux 6 vaisseaux de **Chateaurenault** et eut à soutenir un si rude combat qu'il dut s'arrêter à Cadix pour se réparer et ne parut pas dans la Méditerranée.

Mais, quelque importance que les circonstances leur eussent donnée, les opérations maritimes et l'affaire de Sicile elle-même n'avaient jamais été, dans l'esprit du roi et de ses ministres, qu'une diversion destinée à absorber le plus possible des forces de l'ennemi. Malgré ses réclamations et même ses colères, on n'avait jamais donné à Vivonne de forces suffisantes pour étendre son action au delà de la banlieue immédiate de Messine. Le but avait été atteint : tout occupé de conserver la Sicile, Charles II avait dû, dès 1676, rappeler ses troupes du Roussillon et s'en remettre à ses alliés les Hollandais du souci de défendre la Belgique. Maintenant que les négociations allaient s'ouvrir, il importait, puisque Louis XIV ne songeait aucunement à devenir roi de Sicile, que notre présence dans ce pays et les obligations qu'elle nous créait ne vinssent pas compliquer la tâche de nos diplomates. C'est pourquoi, au commencement de 1678, l'éva-

cuation de l'île fut décidée; le maréchal de la **Feuillade** qui en fut chargé s'en acquitta avec une savante dissimulation et une cruelle indifférence à l'égard des populations qui s'étaient données à nous; il trouva le moyen de faire partir nos troupes jusqu'au dernier homme avant que les Messinois eussent compris que nous allions les abandonner sans défense, sans garanties, à la vengeance des Espagnols contre qui ils nous avaient appelés; et ce fut par ce triste acte de froide politique que se termina l'histoire de notre intervention en Sicile.

Fin de la guerre. — Cependant, sur le continent, les opérations militaires n'avaient cessé de tourner à notre avantage: après la victoire de Condé à **Senef** (1674) et la belle campagne de Turenne en Alsace et sur le Rhin (1675), la sécurité de nos frontières assurée, Louis XIV avait pu consacrer la meilleure partie de ses forces à *faire son pré carré* dans les Flandres, comme le lui conseillait Vauban. Les unes après les autres, les places des Pays-Bas tombaient entre ses mains sans qu'il fût possible à l'Espagne et à ses alliés de l'arrêter : en 1678, après la prise de **Gand** et celle de **Luxembourg**, il était sur le point de devenir le maître de toute la Belgique actuelle.

Mais il fallait compter avec l'Angleterre; elle ne s'était jamais consolée de ses déceptions de 1666 et de 1672, et depuis 1674, elle souffrait avec peine la grandeur croissante de la France : ce n'était pas trop de toute l'adresse de Charles II et de l'or que répandait à flots notre ambassadeur pour refréner l'ardeur des Communes et les empêcher d'exiger l'adhésion de l'Angleterre à la Grande Alliance. Lorsque, en 1678, les troupes françaises menacèrent **Anvers** et **Ostende** et que l'on vit la France sur le point de s'installer aux bouches de l'Escaut, ce ne fut plus possible; le gouvernement dut entrer en relations avec les puissances coalisées, et six mille Anglais sous le duc de **Monmouth** vinrent débarquer en Flandre (janvier 1678).

Allions-nous avoir la guerre avec l'Angleterre? Nous ne la voulions pas, car nous n'y étions pas prêts. De plus Louis XIV désirait s'affermir dans les pays qu'il venait d'annexer et conso-

lider encore ses forces pour le jour où s'ouvrirait la succession d'Espagne. Il était donc disposé à la paix; ses adversaires, eux, réunis autour de Guillaume d'Orange, desiraient au contraire profiter de la situation pour prendre leur revanche de nos conquêtes et nous mettre hors d'état de poursuivre nos projets ambitieux. Mais, si Guillaume était le chef de la coalition, il n'était pas le maître des Provinces-Unies. Très habilement, nos diplomates surent y exploiter le mécontentement des commerçants contre le parti militaire, ressusciter dans ce pays l'ancienne faction républicaine et française : ils offrirent, non seulement la paix, mais des garanties pour la sécurité des frontières, et même le retrait de ce tarif de 1667 qui avait été l'une des causes capitales de la brouille : dans ce pays où les intérêts dominaient tout, ils réussirent aisément et, malgré les orangistes, les plénipotentiaires français et hollandais se mirent d'accord, à **Nimègue**, le 10 août 1678.

La coalition ne pouvait continuer la lutte, du moment que les Pays-Bas s'en retiraient : du 17 septembre au 5 février, toutes les puissances adhérèrent aux traités de Nimègue. Certes la France n'obtenait pas ce qu'elle avait espéré en commençant la guerre, et les Provinces-Unies étaient en apparence plus puissantes que jamais; mais Louis XIV conservait la Franche-Comté, plusieurs places en Flandre, Tabago, les comptoirs conquis par d'Estrées sur la côte d'Afrique! Pendant six ans, la France avait combattu seule contre la moitié de l'Europe, et elle sortait victorieuse de la lutte : tous les espoirs lui semblaient permis : jamais Louis XIV ne parut plus près d'arriver à l'hégémonie, jamais il ne fut plus en droit d'espérer pouvoir réunir à ses États cette succession d'Espagne qui était le but final de toute sa politique.

Une seule force lui avait encore manqué dans cette guerre, qui lui aurait permis d'atteindre l'objet qu'il s'était proposé : faute d'une flotte suffisante, il lui avait fallu, pour lutter contre la puissance maritime des Pays-Bas, avoir recours à l'alliance de leurs rivaux d'Angleterre et l'événement avait montré combien sont toujours précaires de semblables concours ; maîtres de la

mer par notre faiblesse, les Hollandais lui avaient dû de pouvoir se défendre victorieusement contre notre invasion et, grâce aux richesses qu'ils en tiraient, soudoyer contre nous les armées de toutes les puissances européennes. Pour réaliser ses projets de domination universelle, il importait donc que Louis XIV eût une marine qui fût en état à elle seule de lui assurer l'empire des mers, quels que fussent les adversaires qu'elle pût trouver en face d'elle.

Mais déjà cette marine commençait à exister : malgré les fautes et les malheurs du début, la flotte naissante de Colbert avait dans cette première guerre montré ce qu'elle pourrait valoir un jour : « *Il y avait là*, disait Duquesne, *de très braves gens, de qui « on devait tout espérer* », et, si l'on continuait comme on avait commencé, « dans peu de temps Sa Majesté aurait la satisfaction « de voir sa marine en réputation ». Il ne fallait qu'en augmenter la puissance et les effectifs, et surtout donner aux états-majors et aux équipages, par un exercice et des encouragements constants, ce sentiment de la mer et de la guerre sur mer qui leur manquaient encore.

Ce devait être l'ouvrage des dix années qui suivirent, et, quand commença la guerre de la Ligue d'Augsbourg, aucune marine au monde n'était en état d'être comparée à la nôtre. Par malheur, l'importance des opérations maritimes dans la guerre de Hollande échappa aux contemporains comme elle échappe, en général, aux historiens : la campagne de Sicile elle-même n'apparut que comme un épisode brillant, sans aucun lien avec les événements capitaux, et la France ne comprit pas que sa destinée exigeait qu'elle fût une puissance navale. La marine resta une création exclusivement royale, à la merci d'un changement dans la pensée du monarque, d'une modification dans le personnel de ses conseils, une force bien fragile par conséquent, et que la moindre catastrophe pouvait mettre hors d'état de remplir la mission pour laquelle elle était nécessaire.

CHAPITRE VII

LA GRANDE GUERRE NAVALE SOUS LOUIS XIV : LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG.

A) La Ligue d'Augsbourg et la Révolution d'Angleterre.

Politique de la France entre 1678 et 1688 : Les Réunions. — La période qui s'étend entre les traités de Nimègue et la guerre de la Ligue d'Augsbourg apparut aux contemporains comme la plus brillante du règne de **Louis le Grand**. Sorti vainqueur d'une lutte contre une coalition presque universelle, le roi put alors se croire tout près d'être le maître de l'Europe et du monde. Sa politique prit un caractère de provocation continuelle, à l'égard de toutes les nations, et la paix même ne dut pas arrêter le cours des agrandissements de notre territoire : c'est l'époque de ces « Réunions » insensées par lesquelles des légistes habiles « à trouver dans les « traités des beautés que les négociateurs n'y avaient point « mises », nous donnèrent la principauté d'Orange, qui appartenait au stathouder, le duché de Deux-Ponts, qui était au roi de Suède, la ville libre impériale de Strasbourg, les comtés de Charolais et de Chiny, etc... Les engagements les plus sacrés n'offraient plus de garanties à nos voisins.

Pour les nations faibles, il n'y eut plus de choix qu'entre la destruction et la vassalité. Coupable de sympathie pour les adversaires de notre politique, Gênes fut atrocement bombardée et n'échappa à une subversion totale qu'en consentant à envoyer son doge s'humilier à Versailles (1681) ; la Savoie ne fut plus qu'une marche du royaume du côté de l'Italie, et l'Espagne elle-

même, que nous aurions eu tant d'intérêt à ménager pour y avoir des amis au jour du règlement de la succession, fut traitée avec une brutalité continue et systématique : s'avisait-elle d'armer quelques navires pour faire la police des eaux de ses colonies américaines? une escadre française partait à leur poursuite et ne leur laissait d'autre ressource que de s'enfermer dans la Vera-Cruz (1680)! Prétendait-elle faire respecter ses lois commerciales et interdire effectivement aux étrangers le trafic des Indes Occidentales? Cadix était bloqué pendant des mois, ses navires traqués et capturés sur toutes les mers, jusqu'au jour où elle se résignait à promettre de tolérer la contrebande (1686)! Sur la frontière du Nord, nous occupions à tout instant de nouveaux territoires, sans que, de Bruxelles ou de Madrid, on eût le courage de demander des explications.

La ligue d'Augsbourg. — Ces procédés inouïs, cette « paix rongeante et envahissante » exaspéraient l'Europe. Mais la force que nous devions à Louvois et à Colbert en imposait encore et nul ne se risquait à entamer la lutte : quand l'Espagne, poussée à bout, fit mine de vouloir se défendre, tout ce qu'osèrent ses amis fut de proposer leur médiation, et comme la paix, ainsi qu'il la pratiquait, servait encore mieux l'avidité de Louis XIV que n'importe quelle guerre, ces offres furent acceptées : la **trêve de Ratisbonne** (1684) ratifia, pour vingt ans, toutes les réunions opérées depuis 1678.

Il existait pourtant une coalition tacite et permanente de tous ceux qu'effrayait l'ambition de la France et cette coalition était redoutable parce qu'elle avait un chef : depuis 1674, **Guillaume d'Orange** s'était dressé en face de Louis XIV comme un adversaire irréconciliable : toujours prêt à reprendre les armes, il attendait, il guettait le moment, résolu à tout pour abattre la puissance monstrueuse de la France, et établir sur nos ruines la liberté de sa religion, l'indépendance de son pays et la grandeur de sa maison.

Dès le lendemain de la paix il s'était remis à l'œuvre diplomatique qu'il avait déjà menée à bien une première fois en 1673, il

s'était efforcé de grouper à nouveau autour de lui les ennemis de Louis XIV. La brutalité de la politique française aidant, il y avait réussi : pour l'Espagne, pour l'Empereur, pour les princes allemands, pour la Suède, pour toutes les puissances que menaçaient nos empiètements, il était désormais un allié, un conseiller toujours écouté, un chef. Il avait été moins heureux dans son propre pays, où les républicains bourgeois avaient repris une grande influence grâce à l'habileté insinuante de notre ambassadeur d'**Estrades** : soucieux par-dessus tout des affaires, les Hollandais croyaient à la sincérité de nos affirmations bienveillantes; ils refusaient en tout cas de faire la guerre pour l'Espagne ou pour l'Autriche.

Ce fut encore la confiance exagérée de Louis XIV en sa fortune qui vint détruire ces bonnes dispositions : la Révocation de l'Édit de Nantes et les violences qui suivirent révoltèrent l'Europe protestante, la défiance devint de l'indignation et nous perdîmes nos derniers amis. Quand Louis XIV, revenant aux idées de 1667, eut interdit l'entrée en France des harengs et des manufactures de Hollande, c'en fut fait des dernières sympathies qui nous restaient dans ce pays : le chef du parti républicain, **Heinsius**, devint le plus fidèle lieutenant de Guillaume III, l'opposition contre la maison d'Orange cessa d'exister. La coalition était dès lors constituée effectivement : un **Traité de garantie**, signé à Augsbourg le 9 juillet 1686, groupa les Provinces-Unies, l'Empereur, l'Espagne, en une union étroite à laquelle adhérèrent presque toutes les nations de l'Europe : le pape lui-même fit des vœux pour cette levée de boucliers, qui allait le venger des brutalités et des outrages que lui avait fait subir le Roi Très Chrétien.

La coalition était encore secrète et presque virtuelle : on eût pu la dissoudre, au moins le tenter; les violences de Louis XIV lui fournirent l'occasion de passer à l'action. Presque simultanément, en 1687, il s'efforça de mettre la main sur deux électorats allemands, **Cologne** et le **Palatinat**, et usant de ses procédés habituels, il appuya les arguments de ses diplomates par une invasion qui provoqua l'explosion d'une nouvelle guerre générale, destinée à être le conflit décisif de cette époque.

La Révolution d'Angleterre. — Car presque aussitôt se produisit un événement qui vint en augmenter singulièrement la portée.

Jusque-là, l'**Angleterre** était restée inféodée au système politique de la France; définitivement brouillé avec son Parlement en 1679, Charles II avait plus que jamais eu besoin de la générosité de Louis XIV; réduit ainsi à n'être plus dans son propre royaume qu'une sorte de lieutenant, d'agent du gouvernement français, il avait vu grandir entre son peuple et lui une désaffection qui n'avait pas tardé à se traduire par des émeutes et des complots.

Après sa mort (1685), son frère **Jacques II**, plus indépendant à l'égard de Louis XIV, plus patriote certainement, avait pourtant continué et exagéré cette politique qui conduisait aux abîmes : catholique déclaré depuis plusieurs années, il avait ouvertement préparé la destruction de l'église anglicane et la soumission à Rome. Longtemps, la masse de la nation patienta, attendant la mort du roi, qui donnerait le trône à son gendre Guillaume d'Orange, connu pour son dévouement à la foi réformée. Mais la naissance d'un prince de Galles catholique (21 juin 1685) détruisit cette espérance, la haine du papisme réconcilia tous les partis et l'amiral **Herbert** vint en leur nom, inviter le stathouder à passer la mer pour défendre la religion nationale et les libertés anglaises.

Louis XIV avait pressenti le danger : il avait averti le roi d'Angleterre, lui avait proposé la protection d'une flotte française. Soit aveuglement, soit orgueil patriotique, Jacques avait refusé : ce fut alors que Louis XIV accentua son action dans l'affaire de Cologne, de façon à provoquer l'explosion immédiate de la guerre continentale (9 septembre 1689). Sans doute espérait-il que les Hollandais, sous le coup d'une invasion, ne permettraient pas à leur stathouder d'aller courir la fortune au delà de la Manche. Mais Guillaume n'eut pas de peine à démontrer aux États Généraux que son avènement au trône d'Angleterre était le moyen le plus sûr d'arrêter l'essor de la puissance française et de mettre leur frontière à l'abri de toute insulte : il obtint tout ce qu'il voulut, armée, flotte, argent, et, le 15 novembre, il débar-

quait à **Torbay**, dans le Devonshire. La flotte de lord Dartmouth, prévenue cependant par une première tentative pour prendre terre à l'embouchure de l'Humber, l'avait laissé défiler tout le long des côtes anglaises sans bouger des ports; quant aux escadres françaises, il n'y en avait pas dans la Manche.

Toute l'Angleterre accourut se ranger sous les drapeaux du prince et, le 18 décembre, après une marche triomphale, il entrait à Londres sans coup férir; il avait alors l'habileté de laisser s'enfuir le prisonnier gênant qu'eût été son beau-père, et, le 16 février 1689, il recevait de l'élan unanime de la nation, conjointement avec sa femme, le trône déserté par le roi légitime. L'Angleterre adhérait aussitôt à la Ligue d'Augsbourg et les hostilités ne tardaient pas à s'engager entre elle et la France.

B Bévéziers et la campagne du large.

Les forces en présence. — La situation était beaucoup plus grave pour la France qu'en 1673; à ses anciens ennemis d'Espagne, d'Autriche et des Pays-Bas, venait de s'en joindre un nouveau, à la fois plus acharné à vaincre et mieux armé pour combattre. D'un seul coup, le peuple anglais devint en effet le plus passionné de nos adversaires : maintenant que la décadence des Provinces-Unies apparaissait prochaine, maintenant que sous un gouvernement commun, qui fut toujours anglais avant tout, les Hollandais n'étaient plus que les soldats de l'Angleterre sur le continent, nous devenions le principal obstacle à cette grandeur maritime que la nation britannique rêvait depuis Élisabeth; d'instinct, tous se mirent à vouloir la ruine de notre puissance navale, l'extinction de notre commerce, la conquête du riche domaine colonial que nous commencions à posséder.

C'était donc Guillaume d'Orange, **Guillaume III d'Angleterre**, qui faisait la force et la cohésion de la coalition. Privés des ressources financières et militaires des Pays-Bas et de l'Angleterre, privés surtout de sa ferme et clairvoyante direction, nos adversaires auraient été facilement réduits les uns après les autres grâce à la

supériorité intacte de notre armée. C'était donc Guillaume qu'il importait avant tout d'abattre; sa défaite devait être celle de l'Europe. Louis XIV, éclairé par **Colbert de Croissy**, le vit assez vite, et ce fut contre l'**usurpateur**, pour rétablir en Angleterre son allié Jacques II, qu'il ne tarda pas à faire porter notre principal effort militaire.

Une telle guerre devait être essentiellement maritime. A première vue, nos forces pouvaient paraître inférieures à celles de nos ennemis : à nos 120 vaisseaux, l'Angleterre, à elle seule, en opposait 106; les 96 des Provinces-Unies venant s'y ajouter (pour ne pas parler des misérables escadres de l'Espagne), nous allions avoir à lutter contre des forces doubles des nôtres. Mais Louis XIV pouvait compter sur la supériorité de notre organisation : faute d'un recrutement assuré et d'une administration régulière, nos ennemis devaient avoir la plus grande peine à mettre en mer seulement la moitié ou les trois quarts des bâtiments dont ils disposaient théoriquement. De plus, l'Angleterre était en pleine crise constitutionnelle, au milieu d'une réorganisation générale de l'État, dont les effets retardaient étrangement l'exécution des affaires; Jacques II y conservait des partisans, dont le dévouement pouvait créer de sérieux embarras au nouveau roi; enfin nous avions sur nos adversaires l'avantage d'une organisation centralisée, d'une autorité unique, dont l'action pouvait être bien plus rapide et décisive que celles des conseils auxquels il fallait bien remettre la direction des opérations des flottes combinées. C'étaient là de sérieux éléments de succès qui, si nous savions les utiliser, pouvaient nous assurer la victoire, même sur les forces réunies des deux plus grandes puissances navales du temps.

L'Affaire d'Irlande. — Mais il fallait aller vite. Or la Révolution d'Angleterre, si rapide, avait été une véritable surprise pour les Français. Ils se préparaient alors à employer toutes leurs forces à la guerre d'Allemagne. Pour opérer la volte-face qui s'imposa à eux, un certain temps était nécessaire, d'autant plus que Louvois, mécontent d'une guerre qui allait nécessairement accroître le crédit de ses rivaux les Colbert, fit ce qu'il put pour en réduire l'impor-

tance, pour amener le roi à donner encore une fois toute son attention aux affaires du Nord et de l'Est. Il y eut comme un moment de flottement dans la politique française : nous laissâmes écraser, sans les soutenir, les jacobites écossais et l'autorité de Guillaume s'établir sans contestation dans toute l'Angleterre proprement dite.

En revanche l'Irlande, en immense majorité catholique, se prononça pour le roi Jacques; c'était une complication qui aurait pu coûter cher à nos adversaires. Par malheur, Louis XIV s'obstina à voir dans la Révolution d'Angleterre, avant tout, une usurpation, un crime contre le droit humain et divin; beaucoup plus que de vaincre la nation anglaise ennemie de la France, il crut que sa mission était de faire justice, de remettre ce royaume aux mains de son maître légitime. Dans ces conditions, il devait lui sembler que le plus pressé était de conserver à ce prince la possession des parties de son patrimoine qui lui étaient restées fidèles, de soustraire la catholique Irlande à la domination protestante. La guerre d'Irlande, qui aurait dû n'être que la plus précieuse des diversions, devint le principal objet de nos efforts : la plus grande partie des forces disponibles y fut employée, au détriment d'opérations qui, du point de vue d'une politique et d'une stratégie correctes, auraient été plus importantes.

A défaut de troupes, dont on ne pouvait disposer pour le moment, on donna à Jacques II de l'argent, des armes, des officiers, et **Gabaret**, avec une petite escadre armée en hâte, le conduisit en Irlande (mars 1689). Puis, pour le soutenir plus efficacement, on constitua à Brest un corps de 7.000 hommes que **Chateaurenault** eut mission de porter à destination.

Ce lieutenant général s'acquitta avec un rare bonheur de sa mission. Ayant constaté que l'amiral Herbert, chargé de le surveiller, croisait sur le cap Clear, il n'hésita pas à passer outre les instructions qu'il avait reçues et, pour être plus vite débarrassé des troupes qui l'encombraient, se rendit, non à Kinsale ou à Gallway, comme il lui était prescrit, mais à **Bantry**, à la pointe S. W. de l'Irlande. Là, il débarqua personnel et matériel, avec une telle diligence que quand Herbert, prévenu de sa présence, apparut à

l'entrée de la baie, tout était fini et la flotte prête à combattre. Elle appareilla aussitôt et se porta à la rencontre des Anglais. Mais, quoiqu'ils eussent 22 vaisseaux et nous 24, il ne leur plut pas d'accepter le combat. De midi à sept heures, Herbert ne cessa de plier, reculant sur le large, comme s'il eût cherché à y attirer les Français. Par malheur, les lieutenants de Chateaurenault, **Gabaret** et **Forant**, marins roturiers vieillis dans le service, aimaient peu ce gentilhomme, ancien officier de terre, dont la fortune avait été plus rapide que la leur, et lui, assez timide et embarrassé de sa personne, n'avait pas su prendre sur eux l'ascendant qui aurait pu les contraindre à se faire les dociles instruments de sa volonté. Par une mauvaise volonté réelle, ou par un manque d'ardeur qu'excuse peut-être dans une certaine mesure l'état de la mer, ils ne montrèrent aucun zèle à suivre le pavillon amiral et laissèrent s'accroître d'une façon dangereuse les intervalles qui séparaient les divisions. Sur le soir, Chateaurenault n'avait plus autour de lui que quelques bâtiments; il craignit, en s'obstinant, de courir le risque d'une lutte par trop inégale et abandonna la poursuite. Tout heureux d'en être quitte à si bon compte (600 tués ou blessés), Herbert fit route sur les côtes d'Angleterre et, quand Chateaurenault, ayant rallié ses divisions, reprit la mer, il lui fut impossible de rejoindre l'ennemi et de lui imposer un nouveau combat. Notre amiral prit alors le parti de revenir à Brest, où il arriva le 16 mai, après trente-trois jours seulement d'absence, ramenant un convoi hollandais qu'il avait capturé en route.

L'affaire d'Irlande était maintenant bien engagée; deux villes seulement tenaient encore pour le roi Guillaume, **Londonderry** et **Enniskillen**; si Jacques avait eu des talents militaires, s'il avait pu disposer de troupes régulières françaises, ou en former avec les Irlandais, la résistance n'aurait pu se prolonger longtemps. Il en fut autrement, et les Anglais eurent le temps de se ressaisir : dès juillet, Londonderry était ravitaillée, et en septembre le réfugié français **Schomberg** passait le canal du Nord avec des forces considérables; la cohue armée de paysans que le gouvernement de Dublin essayait de lui opposer était aisément bousculée, et, après avoir réoccupé en quelques semaines tout l'Ulster, il prenait ses

quartiers d'hiver sur la Boyne, à 70 kilomètres au nord de Dublin.

Si les Français avaient été en force dans la mer d'Irlande, rien de tout cela ne serait arrivé ; mais **Duquesne-Mosnier** n'y avait que quelques frégates, et à un ordre du ministre, lui prescrivant de reprendre le large, Chateaurenault avait dû répondre que c'était impossible : les Hollandais et les Anglais avaient fait diligence et Herbert croisait dans la Manche avec 61 vaisseaux.

Campagne de 1689. Tourville et Seignelay. — La flotte française n'avait en effet pu être mise que très lentement sur le pied de guerre : l'organisation des classes, fort affaiblie par le départ des neuf mille protestants que la révocation de l'Édit de Nantes avait fait fuir à l'étranger, n'avait fourni qu'à grand'peine trente mille matelots ; on avait dû avoir recours aux plus étranges procédés pour compléter les équipages, allant jusqu'à embarquer de force des prisonniers hollandais. Puis on s'était trouvé en présence de l'éternelle difficulté de faire concourir à une même action les forces navales du Ponant et celles de la Méditerranée. Quand Tourville, parti en mai de Toulon avec 20 vaisseaux, arriva à la hauteur d'Ouessant, il apprit qu'Herbert était signalé dans l'Iroise avec des forces triples des siennes (fin juillet ; engager dans ces conditions un combat, auquel Chateaurenault ne pourrait prendre aucune part, il n'y fallait pas songer. Cependant les vivres et l'eau tiraient sur leur fin. Allait-on reculer et regagner la Méditerranée? Grâce à sa connaissance des côtes bretonnes, Tourville réussit à trouver une solution. Dissimulant soigneusement sa présence aux ennemis, il attendit que le vent s'établît au S. W., ce qui ne pouvait manquer d'arriver au bout d'un temps assez court ; puis, ce moment venu, certain que les Anglo-Hollandais n'oseraient demeurer dans l'Iroise, où ils auraient couru à chaque instant le danger d'être drossés sur les récifs, il fit route résolument sur le Goulet, où il entra le 4 août, à la vue de l'ennemi, maintenu au nord du Four par les vents contraires. Nous avions maintenant à Brest 70 vaisseaux, avec 3.599 canons et 19.990 hommes d'équipage : les alliés furent trop heureux de pourvoir se retirer

dans la Manche sans être inquiétés. La Bretagne, qui avait tremblé à la pensée d'un débarquement, était sauvée.

La France entière salua cette retraite comme une victoire pour nous, et l'habile manœuvrier à qui elle était due en fut récompensé d'abord par le commandement en chef de la flotte ainsi réunie, puis bientôt par la dignité de vice-amiral du Levant. A la place de d'Estrées, vieilli, et presque disgracié, qui ne servit plus à la mer, c'était lui qui allait désormais être le grand chef de nos flottes.

La marine et la cour n'accueillirent pas d'abord très bien ce choix. **Anne-Hilarion de Cotentin, chevalier, puis comte de Tourville**, était pourtant un marin heureux et vaillant qui, depuis son plus jeune âge, servait sur mer et qui s'était déjà illustré par de nombreux exploits, tant au service de l'ordre de Malte qu'à celui du roi de France. Ces actes de courage ne lui suffisant pas, il s'était attaché « *à posséder, en perfection, toutes les parties de la marine,* « *depuis celle du charpentier jusqu'à celle d'un excellent amiral, et* « *de ce fait*, dit Saint-Simon, *il était devenu le plus habile construc-* « *teur, le plus grand charpentier, le plus industrieux en signaux, le* « *plus rare pilote, le plus plein de ressources pour tout ce qui peut* « *arriver à la mer, le plus sûr connaisseur des vaisseaux étrangers et* « *un homme de toutes sortes de ressources...; de l'aveu des Anglais et* « *des Hollandais, le plus grand homme de mer qui eût été depuis un* « *siècle.* » Il avait été le collaborateur et l'ami de Colbert, et surtout de Seignelay, « *au point d'être le seul homme dans la marine pour* « *qui ce ministre eût une sorte de confiance et d'amitié* ».

C'était ce qu'on lui reprochait : on lui savait mauvais gré d'être homme de cour, délicat, élégant et égoïste, ambitieux de parvenir avant tout; la nature des services par lesquels il avait gagné l'affection de Seignelay, en le renseignant sur ce qui se passait dans la marine, sur ses camarades et même sur ses chefs (sur Duquesne en particulier), avait aussi contribué à lui faire bien des ennemis. L'élévation soudaine par laquelle il devenait le supérieur de ses égaux de la veille, et même de ses anciens, indisposa nombre d'officiers et il n'eut pas trop de toute son ingénieuse souplesse pour faire accepter son autorité. Comme amiral, nul ne mania

jamais avec plus de précision les lignes de soixante ou quatre-vingts vaisseaux dont se composaient les flottes de cette époque, mais la difficulté de cette tâche l'effrayait; la fragilité de ces immenses cordons de navires, se déployant parfois sur vingt kilomètres de longueur, la facilité avec laquelle ils pouvaient se briser et s'anéantir par morceaux, l'imprudence qu'il y avait à exposer ainsi aux risques du vent, de la mer, du combat, la presque totalité de la puissance navale d'une nation, lui faisaient à chaque instant craindre des catastrophes : quand il commanda en chef, son souci dominant fut toujours, non de détruire l'ennemi, mais de ne pas s'exposer lui-même à la destruction; jamais il n'ordonna de manœuvres risquées, dont l'audace aurait pu amener l'anéantissement de l'adversaire, mais aussi compromettre la sécurité de sa flotte. Avec lui le temps est fini des initiatives aventurées, des offensives foudroyantes, des combinaisons d'écrasement comme en concevait Ruyter : nous sommes arrivés à l'époque de la guerre méthodique et réglée, de la prudence savante, des résultats longuement convoités, patiemment cherchés, souvent abandonnés, par crainte d'un échec, au moment même où ils vont être atteints; il y a encore des batailles navales, mais on ne sait plus les vouloir décisives, et, souvent, ce sont des événements d'un tout autre ordre qui font passer l'empire de la mer à l'un ou à l'autre parti.

Pour le moment, en 1689, nous avions réuni dans la Manche un nombre considérable de bâtiments; mais on ne savait même pas ce que l'on pourrait en faire, et l'année se passa sans que l'on osât rien; Seignelay, qui était venu rejoindre Tourville à Brest, l'aida à établir son autorité, à plier ses subordonnés à sa façon de concevoir le commandement et la manœuvre, à mettre toutes choses au point qui leur parut convenable. Quand tout fut prêt, on sortit et, pendant trois semaines, on alla croiser au large depuis Belle-Ile jusque dans les parages des Sorlingues; bien entendu, on ne rencontra pas l'ennemi, ce qui permit de se vanter que « notre « seul aspect l'avait fait fuir jusqu'aux extrémités du monde »; mais cette sortie n'eut en réalité d'autre effet utile que d'avoir accru la confiance de l'armée navale en soi-même.

En somme, depuis plus d'un an que la guerre était commencée, on avait dépensé beaucoup d'argent et remué beaucoup de navires en pure perte. On commençait à s'en rire un peu à la cour : « *Il n'y a plus de combats de mer depuis la bataille d'Actium* », disaient les gens d'esprit. Seignelay ne pouvait admettre cette inefficacité de l'instrument de combat qu'il avait créé : il se décida à tenter l'année suivante un grand effort, à prescrire à nos amiraux de chercher les escadres ennemies.

Le roi approuva ces desseins : l'impossibilité où se trouvait Jacques II d'occuper son royaume avec les seules ressources de l'Irlande insurgée était une preuve manifeste que le sort de l'Angleterre ne pourrait être décidé que sur mer; l'impuissance de Louvois à frapper un coup décisif, malgré l'atroce **incendie du Palatinat** et l'envoi de deux cent mille hommes en Flandre, montrait que c'était à Londres qu'il fallait vaincre la coalition. Seignelay vit alors son influence grandir étrangement; toute la famille des Colbert, le parti dévot qu'il avait réussi à intéresser à sa cause en haine de Louvois, et, à sa tête, **Madame de Maintenon** et la reine d'Angleterre **Marie de Modène** s'employaient en sa faveur : il entra au conseil et eut la direction exclusive de l'affaire d'Irlande, qui passait au premier rang des préoccupations de Louis XIV.

Campagne de 1690. — Aussi mit-on tout en œuvre avec une activité fébrile pour obtenir au plus vite un succès éclatant. Cette fois une véritable petite armée fut envoyée au secours de Jacques II, sous le commandement du duc de **Lauzun. D'Amfreville**, avec les premiers bâtiments que l'on put armer à Brest, la conduisit à Cork, dans les premiers jours de mars et y arriva plus facilement encore que n'avait fait Chateaurenault l'année précédente, aucune escadre ennemie n'ayant même cherché à s'y opposer.

Mais le principal objectif était maintenant d'assurer à la France la maîtrise de la Manche, qui terrifierait l'Angleterre et permettrait de tout entreprendre. Pour mettre Tourville en état de nous l'assurer, rien ne fut épargné; aux trente-six vaisseaux de d'Amfreville vinrent s'en joindre 17 armés à Rochefort et à Brest, 17 que Chateaurenault amena de Toulon, après avoir bousculé dans un

brillant engagement (22 mai) à la sortie du détroit de Gibraltar les 23 vaisseaux de **Killegrew** et de **Papachim** : en tout, on eut 75 vaisseaux et 18 brûlots, plus quinze galères que Seignelay fit construire et armer en trois mois à Rochefort. C'est avec ces forces, que commandaient sous lui **Chateaurenault** et **Victor-Marie d'Estrées**, que Tourville fit son entrée dans la Manche, le 29 juin 1690.

Ce fut un coup de foudre pour les Anglais : ils avaient cru que plusieurs semaines s'écouleraient encore avant que nous fussions en état de prendre la mer ; les premières escadres prêtes avaient été expédiées là où les besoins paraissaient le plus pressants. **Killegrew** dans le Sud pour assurer l'arrivée de la flotte de Smyrne, **Shovel** dans la mer d'Irlande pour couvrir le passage de l'armée ; **Herbert** comte de **Torrington** depuis l'année précédente n'avait pas vingt vaisseaux autour de lui quand il apprit que Tourville avait été vu au large de Torbay, faisant route sur Sainte-Hélène, où la flotte anglaise était mouillée. Pour éviter un désastre, il ne put que lever l'ancre en hâte et se mettre en retraite sur le Pas de Calais. Ce fut en vain que, pendant huit jours, Tourville essaya de l'acculer à une bataille décisive : malgré les renforts qui lui arrivaient à tous moments d'Angleterre et de Hollande, Herbert se refusait constamment à nous faire face et le vent soufflant toujours de l'Est ne permettait pas de prendre l'avantage sur lui et de l'obliger à s'arrêter.

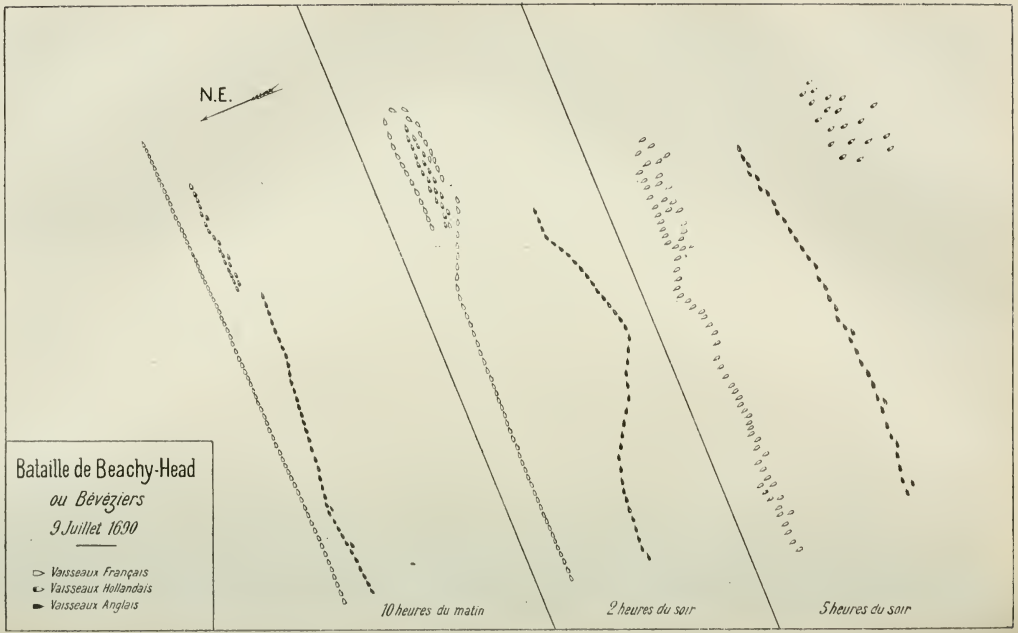
Seignelay, cependant, s'exaspérait : de Versailles où il attendait anxieusement des nouvelles, il écrivait à celui qui était pourtant son favori : « Vous savez que toute l'Europe a les yeux tournés « sur vous, vous savez le succès que peut avoir le gain d'un com- « bat naval... et je ne puis m'empêcher de remarquer que je n'ai « pas encore reçu un mot de vous qui ne soit d'un homme qui « veut éviter l'exécution des ordres de Sa Majesté et se préparer « des excuses! Dieu veuille que je me trompe! *Si, après l'espé-* « *rance presque certaine que vous avez eue d'avoir un combat, on* « *était assez malheureux pour en perdre l'occasion, je ne sais comment* « *on pourrait excuser auprès du roi une pareille chose.* » A des mises en demeure de ce genre, Tourville essaya de répondre par des actes : abandonnant l'escadre anglaise, il tira au Sud une grande bordée

qui le conduisit jusqu'auprès de Fécamp, puis, revenant au Nord, il chercha à se placer entre l'ennemi et le Pas de Calais; encore une fois son espérance fut déçue; mais quand, le 9 juillet, il découvrit l'armée ennemie, à 4 lieues au vent à lui, à 8 lieues au large du cap **Beachy Head** ou **Bévéziers** (corruption de Pevensey), celle-ci se forma en ligne, les amures à tribord, et parut accepter la bataille que jusque-là elle avait fuie.

Bataille de Bévéziers. — La cause en était que la nation anglaise n'avait pu apprendre sans indignation l'attitude humiliée de sa flotte, reculant devant les Français et leur abandonnant la Manche sans chercher à la leur disputer; le soulèvement de l'opinion avait été tel que, pour ne pas être emportés, le gouvernement de la reine (Guillaume était en Irlande) et l'Amirauté, d'ailleurs mal renseignés sur l'effectif réel des forces en présence, avaient dû envoyer à Herbert l'ordre positif de combattre; quelles que fussent ses craintes, l'amiral s'était résigné à obéir, quitte à ordonner la retraite dès que les circonstances lui permettraient de le faire honorablement. Mais il ne devait pas être maître de limiter les pertes ainsi qu'il se l'était proposé.

Il disposait de cinquante-neuf vaisseaux (vingt et un hollandais, trente-huit anglais); les Français en avaient soixante-quinze (dont soixante-dix seulement se mirent en ligne) : la supériorité d'armement et d'échantillon des alliés compensait dans une certaine mesure leur infériorité numérique : trente et un de leurs bâtiments portaient plus de soixante-dix canons, tandis que nous n'en avions que vingt de cette force : à nos quatre mille six cent vingt-quatre canons et à nos vingt-huit mille hommes, ils allaient opposer trois mille huit cent quarante-deux canons et vingt-trois mille combattants.

A 9 heures du matin, les Anglo-Hollandais arrivèrent en dépendant sur notre ligne, qui avait mis en panne pour les attendre : le feu commença et ne tarda pas à prendre une grande intensité de part et d'autre; pourtant, au centre, Herbert s'engagea avec une mollesse voulue et ne combattit qu'à une assez longue distance; mais les Hollandais de l'avant-garde, qu'il n'avait pas


N.E.
Bataille de Beachy-Head
ou Bévéziers
9 Juillet 1690
Vaisseaux Français
Vaisseaux Hollandais
Vaisseaux Anglais
10 heures du matin
2 heures du soir
5 heures du soir

prévenus de ses intentions, attaquèrent avec leur fougue ordinaire, et, en queue, d'Estrées et Russell se canonnèrent également d'assez près. Dans leur hâte à courir au feu, les Hollandais avaient oublié toute prudence et leurs premiers navires arrivaient à peine par le travers de la seconde division des Français ; ce que voyant, Chateaurenault, se conformant d'ailleurs aux ordres généraux de Tourville, signala à sa division de tête (**Villette-Mursay**) de doubler les Hollandais par l'avant et de passer au vent de leur ligne. Evertsen eut ainsi à combattre des deux bords; quand Herbert, jugeant qu'il en avait assez fait pour l'honneur, commença à se retirer dans la direction de l'Est, un large vide se produisit entre les Hollandais et les Anglais, dans lequel **Nesmond** se précipita aussitôt avec la première division du centre; la situation des Hollandais, entourés de toutes parts, fut un instant désespérée : douze de leurs bâtiments étaient complètement démâtés, un d'entre eux dut amener son pavillon.

La seconde division blanche, avec Tourville, accourait à la rescousse. Un événement que les Français, marins de la Méditerranée et de l'Atlantique, n'avaient pu prévoir, vint sauver l'escadre hollandaise d'une destruction complète : vers 3 heures de l'après-midi se produisit le renversement de la marée; Herbert, prévenu par ses pilotes, avait pu envoyer l'ordre à Evertsen de mouiller sous voiles, puis jeter l'ancre lui-même après avoir repris position sous le vent à lui de façon à le couvrir contre un retour offensif des Français; ceux-ci, au contraire, rejetés dans l'Ouest par le courant de jusant, avaient dérivé de près d'une demi-lieue et se trouvaient maintenant hors d'état de revenir au combat (5 heures du soir). Par une véritable fatalité, les galères avaient été contraintes par le mauvais temps d'aller chercher un refuge à Camaret, et c'eût été folie que de prétendre remorquer des bâtiments de quinze cents tonneaux avec des chaloupes.

Le danger n'en demeurait pas moins très grand pour les Anglo-Hollandais; avec une flotte démoralisée et à demi désemparée, ils restaient exposés à une nouvelle attaque, qui cette fois aurait été désastreuse pour eux; un conseil de guerre réuni aussitôt décida que l'on battrait en retraite immédiatement dans la direc-

tion du Pas de Calais, en brûlant ceux des bâtiments qui ne seraient pas en état de suivre plutôt que de s'exposer à un engagement général pour les couvrir; dès que le courant de flot recommença à se faire sentir, tous les navires anglais et hollandais appareillèrent en hâte et commencèrent leur fuite vers la Mer du Nord. Presque en même temps Tourville signalait de lever l'ancre et de leur donner la chasse; mais les signaux de nuit étaient encore fort imparfaits et difficiles à interpréter; la flotte française était dispersée sur une très grande étendue : très peu de capitaines purent se conformer à la volonté de l'amiral et, quand arriva le jour, celui-ci se trouva presque seul à proximité de l'ennemi. Craignant qu'Herbert, dans une brusque reprise d'énergie, ne se retournât pour lui faire face, il attendit pour se lancer en avant que le gros de ses forces eût rallié son pavillon; même alors, ne voulant toujours rien faire sans avoir toutes les certitudes de son côté, il s'obstina à chasser en ligne, toute sa flotte rassemblée et maintenue en ordre de bataille; cette prudence et la lenteur de nos mouvements qui en résulta permirent à Herbert de nous distancer et contribuèrent certainement à sauver une partie des bâtiments ennemis, qui auraient succombé si l'on avait lâché tous nos navires dans une poursuite générale, chacun cherchant seulement à joindre les escadres en débandade qui fuyaient devant nous.

Cette retraite, qui dura jusqu'au 17 juillet, fut pourtant terrible pour les alliés : dix vaisseaux hollandais, sept anglais, si nous nous en tenons aux versions les plus vraisemblables, y disparurent, incendiés par leurs équipages ou par les nôtres, ou jetés à la côte par leurs capitaines pour ne pas être pris : quand Herbert arriva à l'embouchure de la Tamise, le 15 juillet, il ne crut pouvoir assurer le salut des débris de ses escadres qu'en remontant le fleuve jusqu'à Woolwich, après avoir fait détruire derrière lui tout le balisage pour que Tourville ne pût le suivre. En Angleterre la terreur fut un instant immense. « *Il n'y eut pas* « *de journée plus triste dans les annales de Londres,* » a écrit Macaulay : « *la honte était intolérable, le péril imminent :* l'ennemi victo- « rieux allait-il faire ce qu'avait déjà fait Ruyter? Les chantiers de

« Chatham allaient-ils être encore une fois détruits? La Tour elle-
« même allait-elle être bombardée? *On n'avait même pas de quoi*
« *repousser un débarquement :* la plus grande partie de l'armée,
« avec le roi, était en Irlande : il n'y avait pas sept mille hommes
« de troupes dans le royaume! » Les populations du littoral s'enfuyaient dans l'intérieur, sans songer à résister; la colère populaire fut telle qu'il fallut trouver un responsable : le malheureux Torrington, mis à la Tour, fut traduit devant un conseil de guerre, qui d'ailleurs, l'émotion passée, le déclara innocent du désastre (10 décembre 1690).

Suites de la bataille. — C'était là une belle victoire, qui ne nous avait coûté que six cents tués ou blessés, mais ce n'était pas une victoire décisive : la flotte anglaise, suivant l'expression de Torrington devant ses juges, restait « *une flotte en vie* », et, par sa seule existence, elle empêchait les Français d'user de la mer à leur fantaisie, d'exploiter leur triomphe ainsi qu'ils auraient pu faire si Bévéziers avait été la bataille d'écrasement qu'elle aurait dû être.

Il s'écoula pourtant dix semaines avant qu'une flotte anglaise de cinquante vaisseaux pût revenir mouiller à Spithead (25 septembre); pendant tout ce temps, les Français furent les maîtres incontestés de la Manche. Seignelay, qui avait salué avec des cris de joie la victoire qui venait enfin le récompenser de tous ses efforts, exigeait maintenant qu'on tirât parti de la situation, qu'on fît quelque chose; mais quoi? Tourville, qui était venu mouiller au Havre après la bataille, avait dû reprendre la mer aussitôt, poursuivi par les objurgations et presque les menaces du ministre; mais il ne pouvait effectuer un débarquement pour lequel rien n'avait été prévu, pour lequel on n'avait même aucunes troupes disponibles; l'escadre de Killegrew, revenue de la Méditerranée la veille de la bataille, s'était enfermée dans Plymouth, où il était impossible de l'aller forcer. Tourville reparut pourtant sur les côtes d'Angleterre, convaincu d'ailleurs qu'il n'y avait rien à faire; il tenta quelques démonstrations en Cornouailles et en Devonshire avec ses galères, opéra même un débarquement dans la baie de

Torbay où il incendia une vingtaine de navires de commerce à **Teignmouth** (5 août); puis comme il manquait de tout, comme cette croisière de trois mois avait épuisé ses équipages, il prit le parti de rentrer à Brest.

La colère de Seignelay ne connut plus de bornes : « *Rien ne peut « vous obliger à rester en mer, quand une fois l'impatience de ren- « trer au port vous a saisi* », écrivait-il au malheureux amiral qu'il accusait devant ses familiers d'être « *brave de cœur, mais poltron « d'esprit* ». Il fallait pourtant s'y résigner : la victoire de Bévéziers n'avait servi à rien, non pas d'ailleurs par la faute de Tourville mais par celle du gouvernement qui n'avait rien préparé, rien ordonné pour lui faire donner les fruits que l'on pouvait en espérer. Fait plus grave encore, à la même époque notre situation en Irlande était sérieusement compromise; dans notre desir de concentrer toutes nos forces dans la Manche, nous avions abandonné sans défense le Canal aux vingt vaisseaux de Shovel, qui en avaient profité pour assurer une sécurité absolue aux communications entre l'Angleterre et l'Ulster. Guillaume III avait ainsi pu débarquer, le 23 juin, à **Carrickfergus**, et, le 9 juillet, la bataille de **Drogheda** ou de la **Boyne** avait marqué la fin de la domination catholique en Irlande; dès la fin du mois Guillaume rentrait en maître dans Dublin, et, presque aussitôt après, la prise de **Cork** et de **Kinsale** était suivie de la soumission des comtés du Sud. Jacques II et Lauzun se montraient absolument incapables d'arrêter l'affolement général et les dix frégates de **Forant** envoyées à leur secours au lendemain de Bévéziers ne servaient qu'à ramener en France le roi d'Angleterre et une partie de ses partisans, abandonnant comme lui la lutte.

Rien n'était perdu pourtant : nos communications avec l'Irlande restaient libres, et **d'Amfreville** put s'y rendre encore une fois en septembre avec des recrues et des vivres; dans la Manche, tout permettait d'espérer un nouveau Bévéziers et même mieux pour l'année suivante. Mais le 3 novembre, Seignelay, épuisé par le travail et les plaisirs, mourait à 39 ans; jamais si grande fortune ne fut interrompue si brusquement : « *Il semble que ce soit la « splendeur même qui soit morte* », écrivait M^me^ de Sévigné.

La campagne de 1691. Le plan de Pontchartrain. — Les conséquences de cette mort furent incalculables. Louvois, n'ayant plus aucun rival pour contre-balancer son influence dans le conseil, devint tout puissant. La guerre d'Angleterre et la marine furent sacrifiées, et, pour commencer, au lieu de donner le secrétariat d'État à un ami des Colbert, qui aurait continué leur œuvre, on en investit un homme qui avait toujours été leur adversaire, le contrôleur général, **Louis de Pontchartrain.**

Au jugement du nouveau ministre, cette utile leçon se dégageait des événements de 1690, que les plus belles victoires navales n'avaient jamais aucune influence sur la politique générale : à quoi avait servi Bévéziers? Aussi aurait-il volontiers ordonné le désarmement des escadres. Mais Louis XIV n'entendait pas que son pavillon disparût des mers et il ne put être question, pour 1691 au moins, de donner cette satisfaction à Pontchartrain. Dès le début, il fut entendu que l'on armerait au moins autant de vaisseaux que l'année précédente et que ces vaisseaux sortiraient; Tourville eut beau dire que, puisque l'on ne voulait rien tenter contre l'Angleterre, faute d'argent et de troupes, on risquerait moins en maintenant la flotte mouillée en rade de Brest, toujours prête à appareiller, et que cela suffirait à empêcher les ennemis de rien entreprendre, on lui répondit que le roi voulait que sa marine tînt la mer.

A quoi allait-on employer cet armement? Pontchartrain estimait qu'il convenait d'abord d'assurer la sécurité de nos côtes, de ne pas permettre aux Anglo-Hollandais de les insulter : Tourville eut ordre de rendre impossible toute tentative de ce genre. D'un autre côté, en sa qualité de contrôleur général, le ministre trouvait que rien ne pouvait mieux servir les intérêts du roi qu'une rentrée d'argent, qui permettrait de faire face aux dépenses de la guerre. Or un immense convoi, comprenant tous les navires anglais et hollandais employés au commerce du Levant, devait arriver dans les Mers du Nord au cours de l'été; sa valeur était évaluée, au bas mot, à 30 millions de francs (le tiers du revenu annuel de la France!); Tourville fut chargé de s'en emparer : *une seconde victoire navale serait moins utile au roi*, lui écrivait

Pontchartrain. Mais on ne voulait pas, pour le gain de quelques millions, faire perdre au roi la belle flotte qu'il avait mis vingt ans à former et qui représentait tant d'argent ; or le desir de l'économie et le besoin d'avoir une escadre en Méditerranée avaient fait que l'on ne pouvait donner à Tourville, cette année, que 67 vaisseaux, tandis que l'ennemi en aurait peut-être le double ; aussi le malheureux amiral eut-il par surcroît l'ordre de ne pas s'exposer à une bataille, sauf contre des forces très inférieures : il ne devait accepter la lutte contre un ennemi égal en nombre que si celui-ci prétendait mouiller sur les côtes d'Irlande, de Normandie ou de Bretagne (on craignait qu'après un combat, même victorieux, entre le Havre et Dunkerque, la retraite sur Brest ne fut impossible). Au reçu de ces instructions, qui différaient si étrangement de celles auxquelles Seignelay l'avait habitué, Tourville ne put s'empêcher de protester ; il s'efforça de montrer qu'elles étaient contradictoires et inexécutables : pour défendre les côtes, il devait se maintenir à l'entrée de la Manche, en état de se porter rapidement sur les points menacés ; pour avoir quelque chance de surprendre la flotte de Smyrne, il lui fallait au contraire aller à sa rencontre aussi loin que possible dans l'Océan : sinon, la flotte anglaise, qu'il lui était défendu de combattre, viendrait couvrir le convoi avant qu'il fût en état de le joindre ; qui garantissait d'ailleurs que ce convoi ne passerait pas par le Nord de l'Écosse ? Aussi, comme une attaque sur les côtes, peu probable d'ailleurs, ne pouvait avoir de conséquences graves, proposait-il de laisser à la terre le soin d'assurer sa propre sécurité, tandis qu'il irait lui-même croiser au moins sur le méridien du cap Clear. Mais ce qui l'irritait surtout, c'était la défense de combattre quoi qu'il arrivât : « *Il n'y a que les gens qui n'ont au-* « *cune teinture du métier*, écrivait-il, *qui peuvent croire que deux* « *armées puissent être pendant une campagne à vue sans s'engager.* » Comment voulait-on d'ailleurs qu'il évitât le combat autrement qu'en se réfugiant dans un port, ce que d'autre part on lui interdisait formellement ? Au reste, ajoutait Tourville, « je ne vous in- « forme point, Monseigneur, de ce danger pour m'empêcher de « combattre avec des forces aussi inférieures quand le roi le

« jugera, mais pour faire connaître à Sa Majesté les risques « auxquels son armée sera exposée :... *il me serait beaucoup plus « agréable d'avoir à combattre les ennemis qu'à les éviter* » et, il le montrait en proposant la seule conduite logique et militaire que l'on pût concevoir : « S'il est vrai que Russell n'ait encore « que 68 vaisseaux, que l'on profite du bon état de santé de nos « équipages pour donner promptement la bataille ». « *Personne* », ajoutait-il, « *n'a plus envie que moi de faire quelque chose, mais « la connaissance que j'ai du métier m'oblige à prendre des pré- « cautions, et j'ai toujours vu les officiers à Paris faire les plus « belles entreprises du monde et fort différents de ce sentiment « quand ils sont ici.* »

Pontchartrain, comme tous les gens à système, était inébranlable dans ses opinions : « Sa Majesté, répondit-il, n'a rien à « ajouter aux ordres portés par votre instruction : *c'est à vous à « prendre vos mesures de sorte que vous puissiez exécuter les or- « dres de Sa Majesté*, suivant ses intentions, c'est-à-dire ne rien « hasarder sans nécessité et profiter des occasions avantageuses « que vous aurez pendant la campagne », et il ajoutait, ce qui pouvait sembler une précaution injurieuse contre ce « *goût des ports* » que les ministres de cette époque attribuaient à tous les amiraux, une interdiction formelle de rentrer à Brest avant le 1er septembre.

La campagne du large. — Tourville n'avait plus qu'à obéir : le 25 juin, il quitta Brest avec 69 vaisseaux et 20 brûlots ; comme on lui prescrivait de ne pas s'éloigner de la Manche, il établit sa croisière à 36 lieues à l'Ouest de la ligne Ouessant-Sorlingues, mais il envoya ses bâtiments légers surveiller les approches de l'Irlande. Ainsi qu'il avait prévu, ce fut là que la flotte de Smyrne vint atterrir, et lui fut signalée, le 14 juillet, par la corvette la *Levrette*. Il chercha aussitôt à la joindre ; mais les Anglais avaient été prévenus avant lui : Russell, avec 86 vaisseaux, s'était porté à la rencontre du convoi, et, renforcé des 14 vaisseaux de l'escorte, il le protégeait maintenant de façon à braver toutes les attaques. Il le conduisit ainsi jusqu'au cap Lizzard, puis l'ayant mis en

sûreté, il se lança le 23 à la recherche de Tourville, qui s'était dérobé, après avoir été un instant, le 17, sur le point de se heurter à lui. Il alla le chercher à Ouessant, où notre escadre s'était en effet retirée; mais, fidèle à ses instructions, l'amiral français ne voulut pas se laisser acculer à Brest et prit délibérément la direction de l'Ouest (1er août); du 2 au 7 août, les deux flottes naviguèrent dans les mêmes eaux, se sentant à proximité l'une de l'autre, renseignées sur leurs mouvements respectifs par leurs bâtiments légers et par les neutres qu'elles rencontraient; malgré la volonté de Russell d'arriver à un engagement général, il ne put jamais rejoindre le gros des forces françaises, tant son adversaire sut maintenir tous ses bâtiments groupés et le tromper par de fréquents changements de route; arrivé à 150 lieues à l'ouest des côtes de Bretagne, exaspéré de cette poursuite sans fin d'un ennemi insaisissable, l'amiral anglais prit le parti de revenir l'attendre aux atterrages d'Ouessant (6 août); mais Tourville déjoua le piège en allant reconnaître la terre à Penmarch (11 août), et rentra tranquillement à Brest par le Raz de Sein. Il vint mouiller à Bertheaume le 14 août, l'état de ses équipages et de ses approvisionnements ne lui permettant pas de tenir la mer plus longtemps.

Cette croisière ininterrompue de cinquante et un jours passe à juste titre pour une merveille de science manœuvrière et de tactique navale; pendant tout ce temps, Tourville avait tenu le large avec une flotte énorme sans qu'un de ses vaisseaux se séparât, il avait circulé à proximité de forces ennemies supérieures sans que celles-ci pussent arriver à lui imposer la bataille qu'elles cherchaient; les Anglo-Hollandais étaient épuisés; ils ne nous avaient coulé ou pris aucun bâtiment de guerre et s'étaient contentés d'intercepter quelques misérables transports de vivres, tandis que Tourville avait enlevé un convoi revenant de la Jamaïque, deux vaisseaux de guerre et douze bâtiments de commerce; enfin, tout occupés de poursuivre notre flotte, nos adversaires n'avaient rien osé, non seulement contre nos côtes, mais même contre notre commerce et nos communications; nous avions encore fait passer en Irlande autant de troupes que

nous avions voulu, et nos corsaires, sûrs de pouvoir se livrer sans aucune inquiétude à leurs opérations dans une mer vide de croiseurs ennemis, avaient infligé des pertes immenses au trafic des Anglais et des Hollandais. En somme Tourville avait fait plus que l'on ne pouvait logiquement espérer, avec des instructions qui auraient dû aboutir à un désastre.

Mais le convoi de Smyrne, objet de toutes nos combinaisons de cette année-là, avait échappé! et il fallait bien convenir que le plan de Pontchartrain n'avait donné que de piètres résultats. Pendant toute la campagne nous avions évité, paru fuir le combat, abandonner sans lutte l'Océan à nos adversaires. En Irlande, où la cause du roi Jacques avait semblé un instant se relever, nous avions bien pu constituer une nouvelle armée sous **Saint-Ruth**; mais les Anglais aussi avaient été en état de renforcer la leur, et la bataille d'**Aghrim** (22 juillet), bientôt suivie de la **capitulation de Limerick**, avait contraint ce qui restait de nos troupes à évacuer le pays (13 octobre) : Châteaurenault se chargea de les transporter en France, ainsi que les milliers d'Irlandais qui aimèrent mieux servir dans nos armées que subir le joug de l'hérétique (3 décembre). Dans la Méditerranée, grâce à l'appui que la flotte de d'**Estrées** avait donné aux armées du **duc de Noailles** et de **Catinat**, la conquête de la Cerdagne et celle du comté de Nice étaient presque achevées; aux Pays-Bas, nous avions occupé quelques places; mais ces succès ne compensaient pas la perte de l'Irlande.

C. Barfleur. La Hougue.

Campagne de 1692 : Le plan de Bonrepaus. — De toute évidence c'était en Angleterre seulement que l'on pouvait emporter la paix. Louis XIV parut s'en rendre compte : il venait enfin d'échapper à l'influence qui avait jusque-là si étrangement perverti son jugement (Louvois était mort le 16 juillet) et le crédit de Pontchartrain était sérieusement menacé. En somme, c'était ce ministre qui était responsable du singulier emploi de nos forces

l'année précédente : les trois quarts de notre flotte exposés à la destruction pour une opération de pillage! Le succès seul aurait pu justifier une pareille conception : l'échec aurait dû perdre son auteur! Il essaya de se justifier en accusant l'amiral de n'avoir pas exécuté ses instructions, ou de s'y être conformé trop à la lettre : il fut encore question de la *timidité* du malheureux Tourville; on raconta que, s'il eût voulu, il eût pu, le 17 juillet, anéantir Russell, qui n'avait alors, déclara-t-on, que des forces très inférieures! Puis on s'en prit aux états-majors, que l'on accusa de ne pas connaître les éléments de leur métier; l'ingénieur Renau d'Elicagaray fut créé inspecteur général de la marine exprès pour les enseigner par principes à *ces messieurs de la marine*! Du coup, il y eut à Brest une véritable émeute d'officiers.

Malgré ces manœuvres, Pontchartrain ne réussit pas à retrouver la confiance que Louis XIV avait eue en ses talents : quand il s'agit de préparer un plan d'opérations pour 1692, ce ne fut pas à lui que s'adressa le roi, mais à un rival exécré qui dès l'année précédente s'était posé en adversaire de ses théories. En 1691, en effet, on avait conseillé au roi de se saisir de **Sainte-Marie des Sorlingues** pour y créer une base d'opérations au Nord de la Manche, puis de bloquer ou de détruire, en rayonnant autour de cette position centrale, les différentes escadres ennemies avant leur réunion, et de couronner la campagne en interrompant le commerce anglais et en dévastant les côtes.

L'auteur de ce projet, **François d'Husson de Bonrepaus, marquis de Bonnac**, était un ancien officier des galères qui avait rendu de grands services dans l'administration de la marine et était devenu, pour Colbert et pour Seignelay, un collaborateur indispensable; ce dernier l'en avait récompensé en créant pour lui en 1683 la charge d'**Intendant général des classes et des armées navales**, qui en faisait un véritable adjoint du ministre; depuis des années toutes les affaires passaient par ses mains, et tout le monde avait été surpris, en 1690, que, Seignelay mort, un autre pût être secrétaire d'État de la marine. Si l'on ajoute que Bonrepaus était un homme infiniment séduisant, très avant dans la faveur du roi, très au courant de toutes les affaires, qu'il avait

déjà rempli plusieurs missions diplomatiques de la plus haute importance, et que tous à la Cour le considéraient comme en passe d'arriver aux plus hauts emplois, on se rendra compte de la gravité de la démarche que faisait Louis XIV en le consultant ainsi : l'avenir de la France pouvait en dépendre.

Bonrepaus exposa sa conception dans un mémoire qu'il remit au roi le 20 janvier 1692. Selon lui, on devait estimer que les alliés disposeraient pour la campagne prochaine de 124 vaisseaux, la France de 88. La supériorité numérique de nos adversaires était sérieuse; mais une meilleure organisation et une judicieuse économie de nos forces permettraient d'y remédier : en effet, les alliés étaient obligés d'employer à la protection de leur commerce une partie considérable de leurs flottes, qui se trouverait hors d'état de prendre part aux opérations; de plus, n'ayant pas à leur disposition un système de recrutement et des arsenaux aussi parfaits que les nôtres, ils ne pouvaient faire leurs armements aussi vite que nous. En agissant avec décision, on était en droit de compter que les Français auraient *dès la fin d'avril* 60 à 80 vaisseaux en Manche, et qu'ils y garderaient l'avantage du nombre *au moins pendant six semaines*. Il fallait en profiter pour empêcher la grande flotte ennemie de se constituer, en anéantissant les unes après les autres ses divisions lorsqu'elles sortiraient des ports d'armement, ou avant qu'elles en fussent sorties, et aussi pour affamer l'Angleterre en interrompant toute circulation sur ses côtes; on pouvait faire mieux, et **débarquer une armée sur les côtes d'Angleterre**; Bonrepaus, qui connaissait ce pays pour y avoir été ambassadeur, savait que son organisation militaire était défectueuse, qu'il était incapable d'opposer une résistance efficace à une armée d'invasion, et croyait que, Londres occupée, tout le pays se soumettrait aux conditions qu'il nous plairait de dicter. L'Angleterre vaincue, les Provinces-Unies ne pourraient plus continuer la lutte : du coup les Pays-Bas catholiques, d'où toutes les troupes alliées seraient rappelées, seraient occupées sans coup férir. Quant à l'Espagne, il suffirait pour la mettre à la raison que la flotte, après avoir vaincu l'Angleterre, allât réduire les places de Biscaye et que l'on fît marcher par là quelques

régiments sur Madrid. Ainsi, tout serait fini en une campagne.

Louis XIV, suivant son habitude, réfléchit longtemps et consulta les hommes compétents sur le projet qu'on lui proposait. Tourville douta qu'il fût aussi aisé que le prétendait Bonrepaus de mener à bien ce plan gigantesque; il ne croyait pas que nous fussions en état d'armer une flotte aussi considérable en prenant une telle avance sur l'ennemi; si les Anglo-Hollandais réussissaient à réunir à temps dans la Manche des forces capables de nous tenir tête, il faudrait se battre pour ouvrir le passage; et qui pouvait dire ce que serait une bataille entre deux lignes de file de quatre lieues de longueur? qui pouvait, à trois mois de distance, se vanter d'y être victorieux? enfin, si nous nous étions trompés, si nous nous trouvions au dernier moment en présence de forces doubles ou triples des nôtres, ce qui était possible, ce serait un désastre effrayant, car d'éviter le combat une fois parvenu à la vue de l'ennemi, il n'y fallait pas songer.

Bonrepaus et ses amis ne se laissèrent pas arrêter par ces objections : ils se portaient garants que tout serait prêt à la date fixée; d'ailleurs, il ne fallait pas craindre la bataille : le succès était certain; si malgré tout, il paraissait au dernier moment qu'il fallût l'éviter, rien ne serait plus facile : Renau, qui prétendait connaître la Manche, l'assurait!

L'intervention de Jacques II, semble-t-il, fit tomber les dernières hésitations de Louis XIV : des nouvelles d'Angleterre assuraient en effet au roi Stuart que le gouvernement de son rival était loin d'être solidement établi; dès que les Français seraient débarqués, leur marche sur Londres ne serait qu'une promenade militaire, tous venant faire leur soumission à leur maître légitime; la marine surtout se rappelait ce qu'elle devait au duc d'York et ne demandait qu'à se prononcer pour le *roi marin;* s'il y avait bataille, beaucoup de capitaines passeraient du côté des Français dès le début de l'action. Bonrepaus, qui savait combien, malgré la très réelle impopularité de Guillaume, les partisans des Stuarts étaient peu nombreux dans leur ancien royaume, eut bien la loyauté de dire qu'il ne fallait faire aucun fond sur les jacobites anglais, les affirmations de Jacques, celles aussi

d'officiers transfuges venus de Londres, où un complot s'était effectivement ourdi dans la marine, entraînèrent Louis XIV, et, le 20 février, il donna son approbation au plan de Bonrepaus.

On dut donc concentrer une armée de 20.000 hommes en Normandie, sous le commandement du maréchal **de Bellefonds**, et l'embarquer sur des bâtiments de charge réunis, pour l'infanterie à **la Hougue**, pour la cavalerie **au Havre**. En même temps on armerait aussi vite que possible tous les navires de guerre disponibles, dans tous nos ports : dès qu'on aurait à Brest une escadre suffisante, elle entrerait en Manche, et les opérations du passage commenceraient. S'il le fallait, on balaierait la mer en écrasant les forces ennemies qui prétendraient s'y opposer; mais on préférait les devancer et **occuper** le canal avant elles; l'idée primitive de Bonrepaus, d'anéantir d'abord les diverses divisions au sortir de leurs ports d'armement, disparaissait donc, et l'on ne songeait plus qu'à une chose, au passage lui-même.

Tout ce qu'avait obtenu Tourville était que le point de débarquement, fixé à l'origine à **Goodwin** dans le Suffolk, fût reporté plus à l'Ouest, à **Torbay**; mais la flotte française partant de Brest aurait toujours à défiler devant les côtes anglaises pour aller chercher l'armée en Normandie. Il n'avait été tenu aucun autre compte des objections de l'amiral, et les instructions définitives qui lui furent remises le 26 mars étaient même à son égard d'une dureté que rien ne saurait justifier : il lui était **enjoint** de mettre à la voile le 25 avril, **quel que fût le nombre des vaisseaux en état de le suivre**, et de se rendre à la Hougue; s'il rencontrait des ennemis, il devait les combattre, **en quelque nombre qu'ils fussent**, aller même les chercher sur leurs côtes s'il le fallait et « *éviter en cette* « *occasion les accidents qui lui avaient fait perdre le moyen de les* « *y attaquer en 1690!* » En un seul cas, il lui était permis de ne pas engager le combat; c'était si, **après le débarquement**, il se trouvait en présence de forces par trop supérieures; même alors, il devait « *s'en approcher d'assez près pour les reconnaître lui-même,* « **quand cela devrait l'obliger à combattre**. »

Préparation et préliminaires de la campagne. — Il eût été logique

puisque l'on adoptait les idées de Bonrepaus, qu'il fût chargé de les appliquer, et appelé au ministère de la marine; Pontchartrain conserva pourtant sa place et même eut mission de veiller à l'exécution du plan qu'il désapprouvait; mais l'organisation et la direction immédiate de l'entreprise furent confiées à une sorte de comité composé du roi Jacques, de Bellefonds et de Bonrepaus, qui, de la Hougue, décidèrent tout souverainement, sans s'expliquer avec personne : « *Je vous supplie de me faire savoir le parti « que vous avez pris!* » finit un jour par écrire le malheureux ministre aux membres de cet étrange directoire. Quant au chef militaire, sur qui reposait pourtant le succès de toute cette affaire, à Tourville, il était purement et simplement subordonné à ces trois personnages qui, séparés de lui par plus de cent lieues, négligèrent toujours de prendre son avis. Cette singulière répartition des attributions devait avoir la plus fâcheuse influence sur l'issue de la campagne.

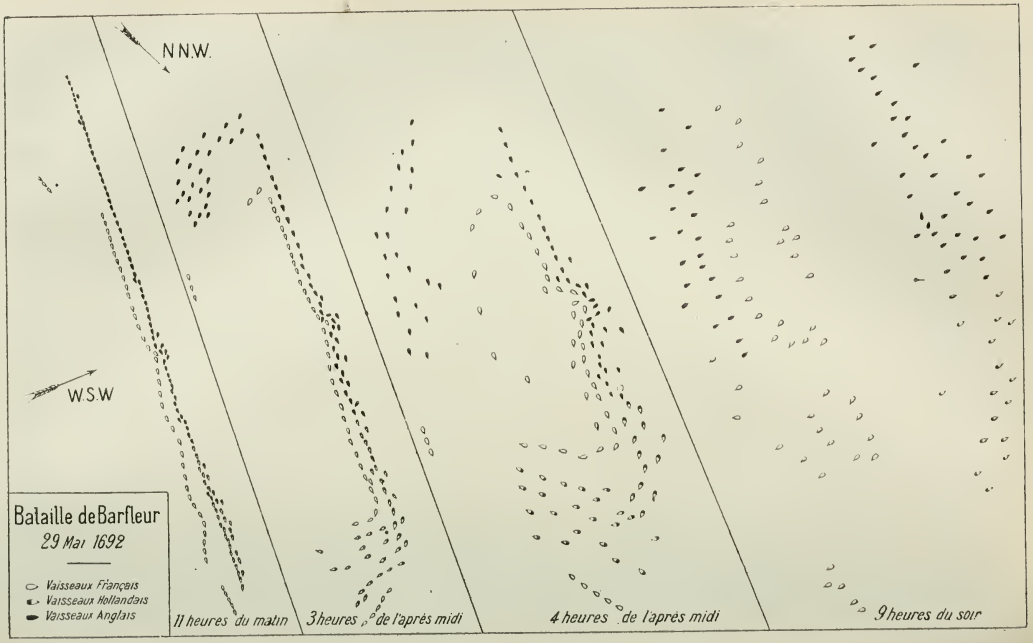
Malgré la mauvaise volonté de certains sous-ordres, l'énergique impulsion de Bonrepaus obtint des résultats incroyables : on arma autant de vaisseaux qu'il avait prévu, 72, peut-être 80 avant le commencement de mai; Rochefort en envoya 5 à la mer de plus qu'il n'avait été ordonné, 28 au lieu de 23! Mais il fut plus difficile de trouver des marins que des voiles, des câbles et du canon. Pour manœuvrer cette immense flotte, on avait besoin au moins de 25.000 matelots, sans compter les soldats; et il fallait de plus trouver de quoi conduire 300 bâtiments de charge! L'insuffisance pratique de l'organisation des classes se fit alors sentir : on eut beau faire simultanément appel à toutes les classes, rétablir temporairement la presse, embarquer de force des bateliers des rivières, des agents des douanes, des enfants trouvés, compléter les équipages avec des soldats, on ne put réunir de quoi mener au combat plus de la moitié de ce gigantesque armement : quand Tourville quitta Brest, il laissait sur rade toute l'escadre de Chateaurenault, 20 vaisseaux de ligne, immobilisée par le manque de matelots! beaucoup de bâtiments armés à Rochefort ne purent pas quitter la Charente.

D'autres contre-temps vinrent encore retarder l'exécution du

plan de campagne : les vents, qui soufflèrent de l'Est en tempête avec une continuité extraordinaire pendant une grande partie des mois d'avril et de mai, entravèrent notre concentration en même temps qu'ils favorisaient celle des ennemis. A Toulon, V.-M. d'Estrées, par des prodiges de volonté, était parvenu à sortir dès le 21 mars et était parti pour rejoindre son chef dans le Ponant ; mais les vaisseaux de ligne n'étaient pas faits pour naviguer en cette saison ; un coup de vent en jeta deux à la côte près de Tanger ; il fallut relâcher à Lisbonne pour se réparer : quand d'Estrées arriva à Bertheaume, Tourville était parti depuis dix-huit jours.

Il avait déjà fallu reculer de près d'un mois la date du 25 avril, primitivement fixée pour l'ouverture des opérations et Tourville n'avait encore, au début de mai, que 39 vaisseaux ; or pendant ce temps les Anglais et les Hollandais avaient fait diligence. Avertis par l'exemple de 1690, ils avaient commencé leurs armements au plus fort de l'hiver. Dès le mois d'avril, **Delaval** et **Carteret** croisaient dans la Manche ; pendant la première quinzaine de mai, la flotte hollandaise achevait sa concentration à Rye et le 23, Russell réunissait en rade de Sainte-Hélène 88 vaisseaux et une foule de bâtiments inférieurs.

Dans ces conditions, ne valait-il pas mieux renoncer à une tentative désormais impossible ? Timidement, Tourville le proposa une dernière fois ; on n'examina même pas les raisons qu'il donnait. « **Ce n'est pas à vous à discuter les ordres du roi** », lui écrivit Pontchartrain, qui ne se souciait pas d'endosser la responsabilité de l'avortement du grand projet : « *C'est à vous à* « *les exécuter et à entrer dans la Manche. Mandez-moi si vous voulez* « *le faire, sinon le roi commettra à votre place quelqu'un de plus* « *obéissant et moins circonspect que vous.* » L'insolence des bureaux à l'égard de l'amiral devint alors extrême : une légende qui la symbolise assez bien prétend qu'à une lettre où il se plaignait de la mauvaise qualité des poudres fournies aux navires, un commis osa répondre que, « *si la poudre ne portait pas* « *assez loin, il n'avait qu'à s'approcher davantage des ennemis* ». Tourville appareilla de Bertheaume le 12 mai avec 39 vaisseaux ;


N.N.W.
W.S.W
Bataille de Barfleur
29 Mai 1692
Vaisseaux Français
Vaisseaux Hollandais
Vaisseaux Anglais
11 heures du matin
3 heures ½ de l'après midi
4 heures ½ de l'après midi
9 heures du soir

il ne devait plus être rejoint que par les 5 vaisseaux de Villette-Mursay, arrivant de Rochefort.

A peine était-il parti que l'on commença à comprendre l'étendue de la faute que l'on avait faite ; du Havre, de la Hougue, de partout, on signalait l'effrayant rassemblement de vaisseaux ennemis qui s'opérait à Sainte-Hélène : en Angleterre, le complot de la marine avait été dénoncé par ceux-là même que l'on croyait les plus disposés à y adhérer. Les plus enthousiastes en venaient à douter du succès; du camp devant Namur, le roi donnait carte blanche au triumvirat de la Hougue de décider ce que les circonstances commanderaient, et les contre-ordres ne tardaient pas à se succéder; on autorisait Tourville à attendre sur Ouessant les retardataires, d'Estrées, Chateaurenault, Laporte, à n'entrer en Manche qu'avec 70 vaisseaux, à ne combattre que si les forces étaient à peu près égales; enfin même, paraît-il, on lui manda de battre en retraite s'il n'avait avec lui que les vaisseaux partis de Brest le 12; aucun de ces ordres ne lui parvint ; pendant quinze jours, la brume et le gros temps interdirent toute communication entre la côte et la flotte; le 28 encore, on envoya de la Hougue deux bâtiments légers à la recherche de l'escadre; un d'eux finit par rejoindre Tourville le 29, vers 10 heures du matin: il était trop tard : la grande bataille était engagée.

Bataille de Barfleur. — Tourville était entré en Manche désespéré : « Il avait été informé que M. de Pontchartrain avait fait « entendre au roi qu'il manquait de courage, et, son instruction « portant un ordre précis mais inouï jusqu'alors de *combattre « les ennemis, en quelque nombre qu'ils fussent*, il crut qu'il serai « déshonoré pour toujours, s'il manquait l'occasion qui s'en « présenterait... Sans faire réflexion qu'il allait perdre la meil- « leure partie des vaisseaux du roi et en même temps faire « manquer l'exécution d'une grande entreprise, il ne songea qu'à « défendre, aux dépens de sa vie et du service du roi, son honneur « attaqué injustement. » Aussi, dès qu'il le put, « *sans rassem- « bler de conseil de guerre* », en dépit d'une légende dramatique imaginée par Eugène Sue, « sans avertir aucun des officiers

« généraux, *il engagea le combat comme un furieux en mettant son « vaisseau côté en travers de celui de l'amiral d'Angleterre* » (Bonrepaus).

Contrariée par le mauvais temps et par des brises persistantes du N. E., la flotte n'avait pu faire route qu'avec une extrême lenteur vers le rendez-vous qui lui était assigné à la Hougue. Dès le début, sa marche, le long des côtes d'Angleterre, avait été signalée à Russell qui avait appareillé pour se porter à sa rencontre. Ce fut le 25 mai, à 4 heures du matin, que le contact s'établit, par le travers de la pointe de Barfleur, à 7 lieues au Nord du Cotentin. Nous avions 44 vaisseaux et 11 brûlots, 3.114 canons et 20.000 hommes; l'ennemi, 99 vaisseaux, 49 bâtiments inférieurs, 7.154 canons et 42.000 marins ou soldats. Le vent soufflait maintenant de l'Ouest, nous donnant l'avantage. Tourville signala aussitôt de se former en ligne de bataille, tribord amures, le cap au S. S. E. Au reste, parvenus à ce point, il eût été bien superflu de songer à éviter le combat : « La terreur que « cette fuite n'aurait pas manqué de jeter parmi les équipages « aurait donné aux ennemis plus d'avantages que le nombre « même de leurs vaisseaux. » Tourville semble d'ailleurs, malgré toutes les impossibilités, avoir gardé jusqu'au bout la volonté de vaincre : chargeant son avant-garde (d'Amfreville) et son arrière-garde (Gabaret) de maintenir l'ennemi et de l'empêcher de le doubler au vent, il conduisit lui-même contre le centre anglais une attaque désespérée, comme s'il eût pu enfoncer la ligne adverse et, après l'avoir coupée, accabler l'une ou l'autre des fractions de cette armée ainsi désorganisée.

La brume et l'état de la mer firent que les deux flottes furent assez longtemps avant de se former correctement; vers dix heures et demie, les Français, continuant à laisser porter, étaient à portée de pistolet de leurs adversaires, sans que d'un côté ou de l'autre on parût songer à tirer : étonnés de tant d'audace, les Hollandais commençaient à croire à une trahison des Anglais, quand brusquement le feu commença à l'avant-garde et s'étendit aussitôt à la ligne entière. La flotte des alliés se déployait sur une étendue presque double de la nôtre; Russell songea à pro-

fiter de cette supériorité pour déborder nos deux ailes et nous forcer à combattre des deux bords. Mais, à l'avant-garde, **Nesmond** sut tenir le vent avec tant de prudence qu'il dépassa de deux ou trois encâblures la tête des Hollandais (**Van Almonde**) et leur interdit tout mouvement de ce genre. A l'extrême arrière-garde, en revanche, **Pannetié** fut en retard, ne put prendre son poste et laissa un large créneau s'ouvrir entre lui et Gabaret : vers 2 heures et demie, le vent passa au N. W., donnant l'avantage aux Anglais : Shovel en profita pour se précipiter dans cette ouverture, suivie de la majeure partie de l'escadre rouge, vingt-cinq vaisseaux; quelques hollandais, à l'avant-garde, firent de même : le centre français était coupé et tourné! Mais Pannetié, avec un sang-froid étonnant, attira à lui cette masse de navires et, prenant chasse vers le Sud avec ses trois bâtiments, l'entraîna si loin qu'elle ne fut plus en état de revenir prendre part à la bataille véritable ; quand le soir arriva, ces deux divisions étaient parvenues à la hauteur de l'avant-garde française. En même temps, d'Amfreville et Gabaret, se formant en équerre sur le corps de bataille, réussissaient à le mettre à l'abri de nouvelles tentatives de ce genre et permettaient à Tourville de n'avoir à faire face qu'aux adversaires qui se trouvaient par son travers.

Ce fut là que porta le fort de la bataille : avec 6 vaisseaux, Tourville et Villette luttèrent pendant cinq heures contre 16 ; le *Soleil Royal*, que montait le vice-amiral, combattit à lui seul contre quatre trois-ponts anglais ; inquiet du danger qu'il courait, **Coëtlogon** quitta son poste à l'arrière-garde et se porta auprès de son chef et ami, en pleine fournaise; quand le vaisseau amiral réussit à se faire abandonner de ses adversaires, ce magnifique navire n'était plus qu'une ruine : suivant l'expression d'un témoin oculaire anglais, *le sang coulait par tous ses dalots*.

Vers 4 heures se produisit le renversement de la marée : averti par Villette, Tourville ordonna de mouiller, tandis que le courant de flot entraînait les ennemis dans l'Est et leur faisait momentanément cesser le feu. Puis, pendant plusieurs heures, le calme et la brume persistants interrompirent l'action ; mais, vers 8 heures,

le brouillard se dissipa et la bataille recommença au clair de lune, avec plus de rage que jamais. Ce fut le moment le plus terrible de la journée : les officiers durent sabrer quelques matelots qui, mourant de fatigue, abandonnaient leurs pièces. Pour avoir raison du *Soleil Royal* et des vaisseaux qui l'entouraient, que ni le canon, ni les tentatives d'abordage n'avaient pu réduire, les Anglais laissèrent dériver sur eux des brûlots; à lui seul, le *Soleil Royal* eut à essuyer l'approche de cinq bâtiments embrasés; les chaloupes françaises réussirent pourtant à les détourner, ou les vaisseaux les évitèrent par de brusques évolutions : aucun ne produisit son effet. Vers 9 heures du soir, les ennemis désespérant de triompher de cette résistance acharnée prirent le parti de se retirer, et le combat s'arrêta encore une fois.

C'était maintenant au tour des vingt-cinq vaisseaux qui avec Shovel étaient passés au vent de la ligne française à se trouver en grand danger; restés seuls en présence de toutes nos forces, ils risquaient fort d'être accablés quand le jusant nous permettrait de nous retourner contre eux; aussi, plutôt que de s'exposer à cette éventualité, prirent-ils le parti, vers 10 heures, de couper leurs câbles et de se laisser dériver à travers notre ligne pour rejoindre les leurs : ils n'y arrivèrent qu'au prix de pertes énormes, devant pour y réussir se présenter d'enfilade aux bordées de toute notre flotte, qui leur tuèrent des centaines d'hommes. Enfin, vers 10 heures 1/2, le canon cessa définitivement de se faire entendre.

Les Français, suivant l'expression de Mahan, avaient fourni ce jour-là « *la plus forte preuve d'esprit militaire et de valeur qui ait jamais été donnée par aucune marine* »; ils avaient lutté sans être écrasés contre des forces plus que doubles des leurs et c'étaient eux qui sortaient, en somme, vainqueurs de cette bataille de géants : ils avaient eu 1.700 hommes tués ou blessés, l'ennemi cinq mille ! un vaisseau anglais avait sauté, un autre était coulé à fond; les alliés avaient perdu neuf brûlots, seize de leurs vaisseaux étaient entièrement démâtés, vingt sérieusement endommagés; aucun de nos bâtiments n'avait amené ses couleurs, aucun n'avait coulé, et c'était nous qui avions forcé nos adversaires à reculer !

La retraite : Désastre de la Hougue. — Mais on ne pouvait espérer qu'un pareil succès se renouvellerait le lendemain : nos équipages, épuisés par ces douze heures de bataille, étaient incapables de fournir une seconde fois ce prodigieux effort; sur plusieurs navires, les munitions manquaient; d'autres étaient à demi désemparés, ou coulant bas d'eau; la supériorité numérique des ennemis restait écrasante et des escadres fraîches accouraient de la Tamise et de la Mer du Nord. Pas un instant Tourville ne crut possible de tenter à nouveau une lutte aussi disproportionnée; dès que le jusant recommença à se faire sentir, vers une heure du matin, il quitta le champ de bataille, espérant qu'il serait suivi par les siens; de fait, la nécessité à laquelle il obéissait était si évidente que tous ses capitaines, sans attendre des ordres que d'ailleurs ils ne pouvaient pas recevoir, avaient appareillé en coupant leurs câbles, et s'étaient mis en retraite, chacun cherchant de son mieux à se dérober à la poursuite imminente de l'ennemi.

Gabaret, avec trois vaisseaux, avait fui vers les côtes d'Angleterre d'où il revint à Brest sans être inquiété; Nesmond, qui, vers le soir, était entièrement séparé du corps de bataille, avait tiré à l'Est avec six vaisseaux; il toucha à la Hougue, au Havre, puis, sans laisser le temps de le rejoindre aux croiseurs lancés sur ses traces, il gagna la mer du Nord et réussit à rentrer à Brest après avoir contourné les îles Britanniques par le Nord. Mais le plus grand nombre de nos bâtiments, 35 vaisseaux, avec les lieutenants généraux d'Amfreville et Villette, avait réussi à rallier le pavillon du commandant en chef, le 30, à 7 heures du matin. On fit immédiatement route vers l'Ouest, et, le vent aidant, l'avance que l'on avait prise sur l'ennemi ne tarda pas à être de plus d'une lieue.

Par malheur, trois vaisseaux, dont le *Soleil Royal*, avaient tellement souffert pendant le combat du 29, qu'ils avaient grand' peine à suivre les autres; par un sentiment aisé à comprendre Tourville répugnait à les abandonner; il consentit à transporter son pavillon sur l'*Ambitieux*, mais sans se résigner à laisser en arrière les navires qui le retardaient : la distance qui séparait nos 35 vaisseaux de ceux qui les poursuivaient (plus de cent

paraît-il) diminua, et le 30 au soir, par le travers du Cap de la Hague, on n'était plus qu'à moins d'une demi-lieue de l'ennemi.

Tourville prit alors un parti qui aurait pu tout sauver : il décida de gagner Saint-Malo en passant par le Raz Blanchard, large passage entre le Cotentin et l'archipel de la Manche, parcouru par des courants de marée excessivement violents, dont la vitesse atteint jusqu'à 7 nœuds; il espérait ainsi distancer les Anglais qui, n'ayant pas de pratiques de ces parages, seraient obligés de doubler les Casquets. Mais le pilote Laisné se trompa sur l'heure de la marée et prévint trop tard de l'arrivée du flot; surpris par le renversement du courant, 13 vaisseaux mouillèrent en plein canal, sur fond de roche; leurs ancres chassèrent et ils furent rejetés au N., tandis que les 22 autres, plus heureux, réussirent à trouver un refuge sous Aurigny, d'où Pannetié les conduisit à Saint-Malo le lendemain. Un dernier danger les y attendait : talonnés par Ashby, ils faillirent encore une fois être contraints à un combat inégal, les pilotes se refusant à les faire entrer avant la pleine eau; ce fut un simple matelot du Croisic, **Hervé Riel**, qui les sauva en les conduisant en lieu sûr, par une passe que tous proclamaient impraticable à cette heure de marée.

Avec les treize vaisseaux qui lui restaient, Tourville reprit la route du Nord-Est; parvenu devant Cherbourg, il y laissa le *Soleil Royal*, l'*Admirable* et le *Triomphant*, que les Anglais vinrent y incendier le lendemain après une admirable résistance. Puis, avec les dix autres, il arriva, le 31 au soir, devant la Hougue, où se trouvaient déjà deux vaisseaux que Nesmond avait laissés derrière lui. N'ayant plus de câbles (les derniers avaient été perdus dans le Raz Blanchard), incapable par conséquent de mouiller et d'étaler les marées, hors d'état de naviguer dans la Manche et de gagner le Havre ou Dunkerque, où d'ailleurs il n'aurait trouvé aucune protection sérieuse, il prit le parti d'échouer là ses navires, sous les forts de Tatihou et de la Hougue, et d'y attendre l'ennemi.

Il y avait en effet des moyens de défense à la Hougue, des batteries de côtes, la flottille de transport avec d'innombrables embarcations, de l'artillerie de campagne, des milices, toute l'armée d'Angleterre, vingt et un bataillons et douze escadrons, sans

compter les équipages des vaisseaux. Par malheur, l'affolement semble alors s'être emparé de tout le monde : Jacques II, Bellefonds, Bonrepaus, l'intendant de Normandie Foucauld, tous paraissent avoir perdu la tête; ils ne surent que gaspiller le temps en stériles discussions, les uns voulant évacuer et incendier les navires, les autres prétendant les sauver malgré tout, sans que personne prît sérieusement des mesures de défense. Tourville lui-même, sans doute épuisé par l'immense effort physique et moral qu'il donnait depuis cinq jours, semble avoir un instant cédé à la fatigue et au découragement. Quand, le 2 juin, Russell et Rooke attaquèrent les six vaisseaux de Tatihou, on les laissa presque sans résistance débarquer dans l'île et incendier les navires. Mais un sursaut d'énergie se produisit alors parmi les officiers de marine : le lendemain, quand les Anglais cherchèrent à s'approcher des six vaisseaux qui étaient échoués sous la Hougue même, ils se heurtèrent à une résistance sérieuse; il y eut là un beau combat d'embarcations, dans lequel Tourville se battit comme un enseigne; mais nos 12 chaloupes avaient à lutter contre 200 embarcations, soutenues d'une frégate et d'une galère; la terre ne prit aucune part à l'action, et les six vaisseaux finirent par être incendiés eux aussi, par l'ennemi ou par leurs propres défenseurs.

Conséquences du désastre. — En France, où le public avait, jusqu'au bout, cru au succès, la consternation fut immense : non seulement l'expédition d'Angleterre fut abandonnée, l'armée disloquée, les troupes renvoyées aux frontières, mais partout sur les côtes on se mit à avoir peur; à Brest, Chateaurenault, désespérant de pouvoir défendre et le Goulet et la Penfeld, fit remonter son escadre jusqu'à Landévennec.

Les Anglais et les Hollandais, pourtant, ne surent guère tirer parti de leur victoire : tant qu'ils avaient été menacés d'une invasion, un obscur instinct leur avait fait voir dans la destruction des forces navales organisées de la France le moyen d'assurer leur salut; après la Hougue ils se trouvèrent aussi embarrassés que nous après Bévéziers; leurs divisions parcoururent la Man-

che, firent des apparitions à Bertheaume, devant Saint-Malo, devant le Havre, sans rien tenter nulle part; on réunit des troupes à Portsmouth et l'on parla de les jeter sur nos côtes : ce ne fut qu'une vaine menace et, en septembre, la grande flotte se sépara sans avoir rien fait.

Tout ce que leur victoire avait assuré à nos adversaires, c'était l'échec, momentané peut-être, de notre projet d'invasion; car qu'était-ce que la destruction de 13 vaisseaux? Les alliés en avaient perdu 17 deux années auparavant, sans presque s'en trouver affaiblis, et la France, avec 130 vaisseaux à flot et des chantiers capables de produire tout ce qu'ordonnerait le roi, était en état de ne pas même ressentir une perte qu'elle pouvait réparer en quelques mois. Dès le mois de juin on proposait d'envoyer 50 vaisseaux dans la Mer du Nord; Bonrepaus faisait observer que nous avions 70 vaisseaux armés, prêts à reprendre la mer, qu'il ne tenait qu'à nous de réparer notre déconvenue de mai, et de mener à bien la seconde partie de son fameux plan, en préparant, par la prise de Passaje, l'invasion de l'Espagne.

Pourtant, comme l'a dit Michelet, « La Hougue, insignifiante en « apparence, changea le cours de l'histoire ». C'est que l'effet moral de ce malheur fut prodigieux. Plus que tous les succès de nos rivaux, ce dramatique incident, démesurément grandi par les récits vagues et incomplets qui en coururent, contribua à persuader aux Français qu'ils n'étaient pas faits pour devenir les maîtres de la mer; moins que jamais, ils furent disposés à s'en occuper; le peu de profit immédiat que leurs ennemis parurent tirer de leur victoire fit même croire qu'il était inutile de faire des sacrifices pour acquérir la puissance navale, qui n'avait aucune influence sur les destinées d'un État continental; et cet état d'esprit, si contraire à celui que Colbert avait rêvé de créer, a duré presque jusqu'à nos jours, en grande partie par l'effet de ce souvenir.

Cependant, au XVII^e^ siècle, l'opinion du public était relativement peu de chose; on pouvait s'en passer, comme l'avait montré Colbert; celle du roi, seule, était tout. Or, la conséquence la plus visible, la plus certaine de cette défaite fut que Louis XIV se dégoûta de la marine et des affaires maritimes : il avait bien vu

ce qu'il y avait de glorieux dans l'extraordinaire affaire de Barfleur et il en avait récompensé Tourville, en le créant maréchal de France au lendemain de sa défaite, grâce qu'il avait toujours refusée à Duquesne vainqueur; mais il se sentait humilié d'avoir été vaincu, d'avoir dû renoncer à rétablir Jacques II en Angleterre : c'était le premier échec nettement caractérisé qu'il essuyait.

Il ne le pardonna pas à la marine; il ne la crut pas capable de le servir comme il voulait et il cessa de s'y intéresser, pour s'adonner tout entier à sa passion pour l'armée, qui venait cette année même de lui fournir le plus glorieux succès personnel qu'il ait jamais remporté, la **prise de Namur**. C'est par des opérations continentales qu'il chercha à venir à bout de ses adversaires, et la marine ne joua plus dans ses combinaisons diplomatiques et stratégiques qu'un rôle secondaire.

C'en fut fait de la sollicitude qu'il avait vouée à notre grandeur navale, par raison d'ailleurs plus que par goût; il l'abandonna sans contrôle à des subalternes mal choisis, remit à plus tard l'espoir de la relever au point de grandeur qu'il avait jadis jugé nécessaire et c'est par là, par le contre-coup qu'il a exercé, sur l'opinion du roi comme sur celle du pays, que le désastre de la Hougue marque véritablement une date dans l'histoire de notre pays.

CHAPITRE VIII

DÉCADENCE MARITIME DE LA FRANCE PENDANT LA SECONDE PARTIE DU RÈGNE DE LOUIS XIV : LA GUERRE NAVALE INDUSTRIELLE.

Fin de la guerre de la ligue d'Augsbourg : Le ministère de Louis de Pontchartrain. — L'un des premiers effets de l'affaire de la Hougue fut de donner enfin à Pontchartrain une autorité absolue sur son département. Bourepaus, sur qui l'on fit retomber toute la responsabilité du désastre, dut résigner l'intendance générale et n'eut plus de part à l'administration de la marine. Toutefois, Louis XIV refusa de le disgrâcier complètement et ne négligea jamais de le consulter sur les questions navales : en 1715, la chute des Ponchartrain devait même le faire revenir aux affaires, comme membre du **conseil de marine**.

Pour le moment, Pontchartrain était le maître. **Pierre-Louis Phélypeaux**, comte de **Pontchartrain**, était un magistrat savant, et un grand honnête homme, l'un des rares gens de cœur qui eussent protesté contre les iniquités du procès de Fouquet; cela lui avait valu, outre la haine de Colbert, un exil de vingt ans dans ses fonctions de Premier Président à Rennes, loin des affaires et de la faveur. C'est là que Louvois vint le chercher pour l'opposer à la famille des Colbert : en 1689, Pontchartrain devint contrôleur général. Peu après, le roi ajouta à cette charge celle de secrétaire d'état de la marine; Pontchartrain n'en avait d'abord pas voulu, alléguant son incompétence; Louis XIV le força à accepter : il voulait que le contrôle général et la marine fussent réunis comme ils l'avaient été sous Colbert, estimant que les

liens qui unissaient la prospérité économique et la prospérité maritime du royaume rendaient ce cumul nécessaire.

Pontchartrain se mit au travail, avec énergie et application. Avant tout il voulut de l'ordre, de l'économie, de l'honnêteté. Il réussit à introduire dans la marine une **comptabilité** minutieuse, pourchassa impitoyablement les irrégularités, releva encore la situation que Colbert avait donnée aux administrateurs : tout le monde dut rendre des comptes devant des commissions sévères et plus que jamais on fulmina contre les officiers et les commissaires qui volaient le roi ou simplement qui profitaient de leur position pour trafiquer. Si une administration scrupuleuse suffisait à faire la force d'une nation, aucun ministre n'eût été plus grand que Pontchartrain.

Par malheur, l'ignorance du ministre, et l'immensité des matières qu'il avait à traiter l'empêchèrent de connaître par lui-même le détail des affaires : obligé de s'en remettre au jugement de subalternes, « *il fit bien voir qu'un excellent esprit, joint à de* « *bonnes intentions, ne peut suppléer à l'expérience que l'on n'a* « *pas et aux connaissances que l'on n'a pas acquises.* »

La négligence ne tarda pas à se faire sentir partout et son premier effet fut d'augmenter dans des proportions inouïes toutes les dépenses. Le budget de la marine qui, sous Seignelay, n'avait jamais dépassé 17 millions, ne tomba plus au-dessous de 25 avant Ryswick, de 14 après; pour porter la marine au point de puissance que l'on sait, les deux Colbert avaient, de 1662 à 1690, dépensé 216 millions; de 1691 à 1709, il en fallut plus du double aux Pontchartrain, 485 millions, et cependant la force effective de notre flotte ne cessa de décroître.

Ces dépenses épouvantaient Pontchartrain; — d'autant plus qu'il les jugeait inutiles, l'expérience des dernières guerres montrant, croyait-il, que jamais les succès ou les revers sur mer n'avaient de répercussions sérieuses sur la politique générale. Dès lors, pourquoi gaspiller des millions à entretenir une flotte de guerre? Si nous décidions de nous renfermer chez nous, de vivre sur les ressources de notre sol, qui nous suffisaient largement, quel mal pouvaient nous faire les maîtres de la mer? Aussi,

dès 1691, Pontchartrain avait-il proposé d'abandonner cette « vanité des escadres » et de renoncer à cette machine de guerre onéreuse et superflue. La défense des côtes serait bien plus efficacement assurée par des fortifications et des troupes mobiles, 25.000 hommes de pied et 4.000 chevaux, et le Trésor cesserait d'être dilapidé en pure perte. A plusieurs reprises, entre 1690 et 1715, ce projet de suppression de la marine fut remis en avant, et comme il fallait s'y attendre, les représentants de l'armée, Louvois d'abord, plus tard Vauban, La Feuillade, Chamillard, l'appuyèrent de toutes leurs forces.

Jamais Louis XIV ne consentit à y donner les mains : il se serait senti diminué, s'il avait cessé d'avoir sur les mers une des plus puissantes flottes du monde, et l'entretien d'une marine militaire formidable lui paraissait nécessaire à la réalisation de ses plans grandioses d'ambition, voire à l'existence de la France comme grande puissance. Non seulement il n'autorisa jamais Pontchartrain à opérer la liquidation de la marine qu'il s'obstinait à solliciter, mais il lui imposa de maintenir la flotte aussi forte qu'il l'avait reçue, d'accroître encore sa puissance et son effectif; ce fut sous ce ministère, en 1696, que la France eut la marine la plus nombreuse qu'elle ait possédée sous le règne : 135, et même, si l'on compte ceux de moins de 40 canons, 155 vaisseaux, 42 galères.

Cette prospérité, malheureusement, était plus apparente que réelle : beaucoup de ces navires étaient vieux et mal entretenus et la puissance effective de la flotte ne correspondait pas à ce que les chiffres officiels permettaient d'imaginer. La crise du personnel, surtout, était grave. La négligence, le découragement, l'indiscipline faisaient des progrès effrayants; les escadres sortant peu des ports, l'habitude de la navigation et de la manœuvre, l'entraînement, la préparation au combat commençaient à faire défaut aussi bien aux états-majors qu'aux équipages. Enfin le système des classes continuait à se montrer défectueux : pour trouver malgré tout les équipages dont on avait besoin, on y avait assujetti non seulement les marins proprement dits, dont le nombre était insuffisant, mais des pêcheurs, des paysans, des

ouvriers des ports, des mariniers des rivières et des lacs : il y a eu des quartiers ou des syndicats jusqu'à Montauban et à Vierzon! pour empêcher les gens de mer de se soustraire à ce service écrasant, on leur défendait de changer de métier, de se « déclasser », une fois qu'ils avaient été portés sur la matricule, sans une autorisation, qui n'était jamais accordée; on inscrivait d'office leurs enfants dès l'âge de dix ans; on transformait ainsi les habitants du littoral en véritables serfs de la mer, privés de toute liberté, même de celle de gagner leur pain, puisque, à tout moment, on enlevait les hommes de leur foyer pour les embarquer sur les vaisseaux du roi, où, le plus souvent, ils n'étaient pas payés. Quant à la demi-solde, aux pensions d'invalidité, aux secours aux veuves et aux orphelins, il y avait longtemps que la pénurie du Trésor avait commandé l'oubli de ces compensations par lesquelles Colbert avait espéré faire accepter aux populations maritimes les sacrifices qu'il leur imposait.

Cette application excessive du système permit, en théorie, de mettre à la disposition de la marine une masse d'hommes de plus en plus considérable : il y eut jusqu'à 90.000 enrôlés. Mais combien sur ce chiffre y avait-il de vrais marins? Ceux-ci, ruinés, désespérés, se soustrayaient par tous les moyens aux levées, abandonnaient leur métier, et même le royaume, et les prétendus navigateurs qu'on leur substituait étaient souvent incapables de rendre le moindre service. Vers 1698, la marine française était donc encore très forte, sur le papier; en réalité, composée, pour une assez forte partie, de mauvais bateaux, montés par de mauvais matelots, elle ne représentait plus la valeur offensive qu'elle avait déployée sept ou huit ans plus tôt.

Le système militaire de Pontchartrain : La guerre navale industrielle. — Or, sur les douze années que Pontchartrain resta ministre de la marine, il y eut huit années de guerre; pendant les quatre autres il ne put guère songer qu'à la préparation d'une guerre imminente. Chef suprême d'une marine en présence d'ennemis redoutables, Pontchartrain eut à assumer des responsabilités d'autant plus graves qu'à partir de 1692, Louis XIV, tout entier à la guerre

continentale, lui laissa à peu près carte blanche; aussi en profita-t-il pour appliquer méthodiquement un système de guerre qu'il n'a certes pas inventé, mais qu'il a été le premier à mettre en pratique sur une si grande échelle, avec tant de logique, tant de persévérance, et l'on peut dire tant de succès.

Pontchartrain tenait pour établi que les batailles navales ne décident de rien, et que la sécurité de nos côtes était très suffisamment assurée par l'organisation défensive que leur avait donnée Vauban; à abandonner la mer à nos ennemis, nous ne risquions que de les voir entraver, supprimer notre commerce extérieur, ce qui ne nous touchait guère, ledit commerce, encore insignifiant, n'intéressant en rien la prospérité générale du royaume. Il en était autrement de nos ennemis : les Hollandais et les Anglais étaient des nations maritimes et commerçantes qui devaient leur richesse et leur puissance à leur trafic extérieur. Son interruption pouvait donc leur être une gêne considérable, tout au moins les empêcher d'aider efficacement leurs alliés du continent; l'autorité politique, de par la constitution de ces deux pays, y étant entre les mains de la classe même qui aurait le plus à souffrir de ce genre de guerre, de la bourgeoisie commerçante, on pouvait aller jusqu'à espérer que les pertes accumulées finiraient par provoquer une crise et un mouvement d'opinion qui contraindraient les gouvernements à désirer la paix, même si la situation militaire, sur mer et sur terre, ne leur en faisait pas une nécessité.

Or, pour interrompre la circulation sur les mers, ou tout au moins pour en rendre les risques si grands que le résultat serait pratiquement le même, il n'était aucunement besoin, croyait Pontchartrain, d'avoir des escadres maîtresses du large. Des navires rapides, de faibles divisions légères atteindraient même beaucoup mieux l'effet que l'on se proposait. Jamais les ennemis, quelle que fût leur force, n'arriveraient à les empêcher de sortir des ports, et les isolés, les égarés, les retardataires, les convois faiblement escortés seraient pour eux une proie assurée. Quant aux escadres, on n'aurait qu'à leur refuser le combat, à les fuir par principe : à quoi serviraient alors leurs majestueuses, mais stériles promenades sur les Océans?

Pour obtenir ce résultat, il fallait encourager, aider, porter par tous les moyens les sujets du roi à armer en course; le roi lui-même devait se faire corsaire. La chasse aux bâtiments marchands, jusque-là laissée à l'initiative privée, devenait une entreprise d'État à laquelle allaient être consacrées toutes les ressources de la marine, et l'importance en serait d'autant plus grande qu'elle n'aurait plus pour but de nous enrichir aux dépens de nos adversaires, mais d'obtenir un résultat politique, d'exercer, par la menace d'une ruine complète, une pression décisive sur les résolutions des cabinets de Londres et de La Haye.

La considération du profit ne fut pourtant pas sans influer sur l'ardeur avec laquelle le conseil se prononça pour l'extension des armements en course : en un temps où le trésor aux abois ne se soutenait que par des expédients, rien ne pouvait paraître plus séduisant que d'y faire rentrer un nombre respectable de millions enlevés à nos ennemis : de la sorte, la prospérité des puissances maritimes, dont nous étions si jaloux, nous procurait les armes qui nous permettraient de l'abattre : la guerre nourrissait la guerre, et loin d'être ruinées par la prolongation des hostilités, nos provinces littorales voyaient affluer chez elles l'or que perdaient les Anglais et les Hollandais.

Ces arguments contribuèrent certainement à faire accepter au roi ce qu'un système, qui le réduisait à n'être plus que le chef d'une vaste entreprise de pillage, avait de peu attrayant pour son esprit passionné de gloire et de grandeur; ils eurent surtout pour effet de transformer en chauds partisans du ministre et de ses idées la plupart des courtisans et des faiseurs d'affaires. Les armements en course, en raison des immenses bénéfices qu'ils rapportaient, avaient toujours eu une séduction singulière pour les spéculateurs. Dès la guerre de Hollande, les gens en place s'y étaient intéressés à l'envi et Seignelay, par exemple, avait touché pour sa participation, réelle ou de complaisance, à des associations de ce genre, un million en quatre mois. Les plus grands personnages de la cour, d'Estrées, Madame de Montespan, Madame de Soissons avaient voulu avoir leur part de cette moisson d'or et s'étaient mis à commanditer, à organiser des

expéditions en course. Aussi, quand le roi eut déclaré, par l'intermédiaire de son ministre, que sa volonté était de donner plus d'extension encore à cette forme de guerre, et que s'en occuper était la meilleure façon de lui faire sa cour comme de servir le pays, ce fut avec une véritable fureur que tous, grands et petits, y contribuèrent de leur fortune et de leur personne. Les manieurs d'argent se jetèrent dans ces armements avec plus d'ardeur encore que dans les fournitures militaires ou les fermes, et les marins, qui désertaient par milliers pour ne pas servir dans les escadres, accoururent en masses pour former les équipages des corsaires : la France devint alors par excellence la nation corsaire, la **nation pirate** déclarèrent ses ennemis.

Bataille de Lagos. — Déjà la campagne du Large n'avait été, dans la conception originale, qu'une gigantesque opération de course, à laquelle d'ailleurs le succès n'avait pas répondu. Quand la Hougue eut définitivement débarrassé Pontchartrain des partisans de la grande guerre offensive, il donna à Tourville, pour l'année 1693, des instructions conçues dans le même esprit. Il s'agissait toujours d'enlever la fameuse flotte de Smyrne, à son voyage d'aller cette fois. Mais Tourville put du moins, cette année, s'affranchir de cette mission de surveiller les côtes de France qui avait tout fait échouer en 1691. Avec 71 vaisseaux, il réussit à quitter Brest sans que les ennemis en fussent prévenus et gagna les côtes du Portugal, où il s'embusqua littéralement dans la baie de Lagos, dissimulant sa présence par toutes sortes de stratagèmes : ce fut là que l'immense convoi anglo-hollandais vint donner sur lui le 27 juin; pleinement rassurés, dans l'ignorance complète de notre sortie, les amiraux des coalisés l'avaient quitté au Sud-Ouest d'Ouessant, sûrs qu'aucun danger ne le menaçait plus; **Rooke**, qui l'accompagnait, n'avait que quinze vaisseaux. Les dispositions de Tourville furent si savantes et si minutieuses, que quand les Anglo-Hollandais comprirent enfin à qui ils avaient affaire, rien ne pouvait plus les sauver; Rooke prit le large avec les plus grands bâtiments et gagna Madère; si Gabaret, que Tourville avait détaché à sa poursuite, avait compris les inten-

tions de son chef et ne s'était attardé en s'obstinant à se mettre en ligne de bataille, cette escadre elle-même n'eût pas échappé. Quant au gros du convoi, il eut beau faire force de voiles pour gagner l'abri des ports espagnols, il ne put se dérober; du 28 juin au 21 juillet, on poursuivit impitoyablement ces malheureux navires jusqu'à Cadix, jusqu'à Gibraltar, jusqu'à Malaga, coulant ou brûlant ce que l'on ne capturait pas : quatre-vingts ou quatre-vingt-dix bâtiments, dont huit vaisseaux de guerre, trente millions de francs, des milliers d'hommes pris ou tués, la perte momentanée de leur prestige et de leur crédit dans la Méditerranée, voilà ce que ce désastre coûta aux alliés. Ils eurent beau crier vengeance, menacer leurs amiraux des pires châtiments s'ils ne faisaient pas payer à Tourville le coup qui venait de frapper leur commerce, rien ne put réparer leur malheur; quand la flotte de bataille, enfin mise en mouvement le 27 juillet, arriva sur les côtes d'Espagne, il y avait longtemps que Tourville était passé dans la Méditerranée; rejoint par d'Estrées, il y disposait maintenant de la plus forte armée navale que la France ait jamais mise en mer : 87 vaisseaux, 61 bâtiments inférieurs, portant 5.642 canons et 70.000 hommes; appuyé sur Toulon, tandis que les alliés n'avaient aucune base d'opérations dans la Méditerranée, il était le maître de cette mer où nos ennemis ne se risquèrent pas à le suivre.

Cette manifestation retentissante de notre puissance navale montrait à l'univers que, même après la Hougue, nous avions une flotte avec laquelle il fallait compter. Mais c'eût été folie de continuer à exposer ainsi pour un mince bénéfice matériel la totalité de nos forces de mer à une bataille dont nous ne voulions pas, même pour attaquer l'ennemi chez lui. Aussi ne recommença-t-on pas; on ne cessa d'armer des escadres, et assez nombreuses (50 à 70 vaisseaux), jusqu'à la fin de la guerre; Louis XIV le voulait, et pour montrer qu'il n'abdiquait rien de ses prétentions à la souveraineté des mers et pour tenir en haleine les flottes ennemies; mais on les maintint au port ou dans le voisinage immédiat des côtes, sans les exposer à des rencontres inutiles : ce fut désormais par des bâtiments légers,

isolés ou réunis en petites divisions, que l'on poursuivit cette chasse au commerce par laquelle on prétendait mettre à la raison les puissances maritimes.

La course et les corsaires pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg. — Ce système de la « guerre navale industrielle », comme on l'a appelé de nos jours, fut appliqué alors avec une activité et un succès qu'il n'a retrouvés à aucune autre époque de notre histoire. Les causes de cette réussite apparente sont multiples : d'abord le roi pouvait lancer contre le commerce ennemi un grand nombre de croiseurs pris dans la marine militaire, et ces navires, rapides, fortement armés, capables de tenir la mer des mois sans ravitaillement et sans réparations, étaient plus à même de remplir leur mission que ne le furent à aucune autre époque les bâtiments de croisière. De plus on trouvait dans les armements particuliers un concours dont la valeur était alors plus grande qu'elle ne fut jamais : depuis longtemps la course était devenue pour certaines de nos villes maritimes une manière d'industrie locale dans laquelle leurs marins s'étaient spécialisés et qui faisait leur fortune et leur gloire. Dès le temps où elle était une ville espagnole, **Dunkerque**, par exemple, était un nid de corsaires aussi redouté qu'exécré des Hollandais; par sa position, ce port placé sur la côte comme pour surveiller à la fois l'étroit boyau du Pas de Calais et les approches immédiates de l'Escaut et de la Meuse, était une menace de tous les instants pour les navires qui gagnaient Flessingue et Rotterdam; dès 1602, les Amirautés hollandaises exaspérées prescrivirent à leurs capitaines de ne jamais manquer, quand ils prendraient un navire dunkerquois, de « laver les pieds » à l'équipage, c'est-à-dire de le jeter à la mer. Devenue française, Dunkerque n'avait pas failli à sa réputation; de 1672 à 1678, 450 navires hollandais avaient été conduits dans son port. A l'autre extrémité de la Manche, les Malouins étaient presque aussi célèbres, et dignes de leur célébrité. A Dieppe, au Havre, à Port-Louis, à Nantes, aux Sables, à la Rochelle, à Bordeaux, à Bayonne, à la Ciotat, il y avait aussi des familles de corsaires, riches, et respectées, dont

les membres, armateurs et capitaines, ne songeaient guère qu'aux lucratives aventures de la guerre, et se souciaient fort peu de négoce et de tranquilles voyages au long cours.

Ainsi constituée en un genre d'armement très spécial, n'ayant plus rien de commun avec la navigation marchande, la course n'avait pas tardé à se donner un matériel approprié. Ses navires, construits uniquement pour la chasse et le combat, ressemblaient beaucoup plus aux croiseurs de la marine royale qu'à de débonnaires transports. Très armés pour leur tonnage, ils portaient en général une voilure exagérée qui leur donnait une marche supérieure. Faute de marins des classes, on les faisait monter par des hommes recrutés un peu partout, attirés par l'espoir des parts de prises, souvent des étrangers, parfois de véritables forbans, et la discipline à bord était en général très relâchée; tout ce qu'on leur demandait était d'être braves et marins, et il faut avouer qu'en général ils étaient l'un et l'autre.

Quant aux officiers, en dépit d'une légende trop répétée, ce n'étaient ni des patrons de barque, ni des capitaines au long cours que le patriotisme et le génie transformaient du jour au lendemain en foudres de guerre. Pour des hommes comme **Jean Bart, Duguay-Trouin, Alain Porrée, Danican, Beauchesne,** etc..., la course était une carrière véritable, à laquelle on consacrait son existence entière, et qui nécessitait un long apprentissage, n'ayant rien de commun avec la vie pacifique du capitaine marchand; il ne manquait à la plupart d'entre eux qu'une commission royale pour être de véritables militaires. Beaucoup d'ailleurs recurent des grades, servirent effectivement dans la marine de guerre et les habitudes de discipline, de manœuvre régulière, de guerre méthodique qu'ils y prirent leur furent fort utiles, même dans leurs plus aventureuses expéditions. C'est ainsi que **Jean Bart,** ou plutôt **Barth** (1650-1702), fils d'un corsaire de Dunkerque, d'assez bonne famille quoi qu'on ait dit, reçut dès 1679 un brevet de lieutenant de vaisseau; capitaine de vaisseau en 1689, il commanda l'*Alcyon* à Bévéziers, le *Glorieux* à Lagos, et c'est seulement après cette sorte de stage dans la flotte de ligne qu'il accomplit ses plus remarquables croisières : la fameuse escadre

du Nord ou de Dunkerque, avec laquelle il fit régner la terreur dans la Mer du Nord, était en majeure partie composée de bâtiments du roi réglementairement armés et commandés : chef d'escadre en 1694, il tint toujours à singulier honneur son titre d'officier de la marine royale; s'il resta toujours un homme simple et sans instruction, jamais il ne fut le grossier et grotesque capitan qu'ont imaginé Forbin et les anecdotiers.

Au reste, nombre d'officiers de la marine régulière reçurent alors des commandements en course, soit pour le compte du roi, soit pour celui des armateurs auxquels on les prêtait pendant que les escadres étaient condamnées à l'inaction. Tel fut le cas du lieutenant général **Nesmond**, du chef d'escadre **Coëtlogon**, des capitaines **Forbin**, **Renau**, **Decoyeux**, etc... Avec ces chefs, habitués aux opérations d'escadres, la course prit un caractère nouveau, qui réagit même sur la façon de faire des corsaires proprement dits et qui contribua à la rendre plus redoutable et plus fructueuse.

Tandis que les pilleurs de jadis ne s'attaquaient guère qu'aux petits navires désarmés et que la moindre défense suffisait pour mettre les cargaisons à l'abri de la capture, les croiseurs de cette époque, capables de combattre, et montés par des gens qui en avaient envie, n'évitèrent plus la bataille, la recherchèrent souvent, même contre des forces très supérieures : les armements, les escortes cessèrent d'être une garantie pour le commerce ennemi. Connaissant bien les mers où ils opéraient, nos capitaines se riaient des chasseurs lancés à leur poursuite et savaient guetter les convois en des points où ils devaient nécessairement passer, la navigation à voiles ne permettant pas aux navires de choisir leur route aussi librement que font les vapeurs de nos jours. L'ennemi signalé, sa force reconnue, les corsaires commençaient par se déployer au vent à lui, puis, chacun choisissant son adversaire, ils laissaient porter, cherchant à en venir au plus vite à l'abordage : en face des équipages des « capres », très nombreux en général et d'une férocité qu'exagéraient encore les racontars et les légendes, il arrivait souvent que l'ennemi ne se souciât pas de prolonger une résistance qui les aurait exaspérés,

à peu près toujours qu'il succombât. Alors, mais alors seulement, les bâtiments de guerre détruits, on courait aux navires de commerce que rien ne protégeait plus; on les amarinait et on les ramenait en France pour les vendre : c'était d'ailleurs là bien souvent ce qu'il y avait de plus difficile dans l'opération, l'ennemi surveillant nos ports et guettant les corsaires à leur retour pour leur reprendre leurs prises.

Tentatives des Anglais et des Hollandais pour arrêter la course. — Les alliés essayèrent bien de mettre un terme à cette « guerre de pirates », mais ils n'y réussirent guère; comme les flottes françaises demeuraient armées, comme rien n'assurait qu'elles ne reprendraient pas l'offensive d'un moment à l'autre, la plus grande partie des marines de l'Angleterre et des Provinces-Unies devait rester concentrée pour leur faire face le cas échéant; on ne pouvait donc consacrer à la protection du commerce que des forces assez restreintes, et les convois n'avaient que des escortes incapables de les défendre, pour peu que trois ou quatre bâtiments français se réunissent pour les attaquer; si l'on cherchait à parer à ce danger en augmentant la force des escortes, il fallait réduire la fréquence des convois et par conséquent interrompre la continuité des échanges, ce que le commerce ne pouvait supporter.

Quant à interdire l'accès de la mer aux corsaires, comment le faire? Ce n'était pas avec les quelques frégates que les escadres et les convois laissaient disponibles que l'on pouvait instituer un contrôle efficace même d'une mer aussi peu étendue que la Manche; un blocus étroit et continu était une opération inconcevable avec les marines de cette époque : d'octobre à mai, les escadres se renfermaient dans les ports et croiser avec des vaisseaux à proximité des côtes apparaissait comme une pure folie! Le seul port qu'on essaya de fermer effectivement fut Dunkerque, et, malgré la présence entre Calais et Ostende, durant toute la guerre, d'une escadre qui compta jusqu'à 20 vaisseaux, Jean Bart et ses lieutenants continuèrent à entrer et à sortir comme ils voulaient!

Les Anglais imaginèrent un autre système et cherchèrent à arrêter la course en détruisant les ports qui lui servaient de bases ou du moins en intimidant les habitants par de terribles représailles. Ils **bombardèrent** les villes françaises avec des galiotes, comme Louis XIV avait fait bombarder Alger, Tripoli, Gênes, ils lancèrent contre elles des brûlots, des **machines infernales**: le résultat fut toujours à peu près nul : pour paralyser réellement les armements et les mouvements des corsaires, il eût fallu prolonger et répéter ces bombardements pendant des mois, ce qui était impossible ; se borner à ces apparitions éphémères et retentissantes, c'était, comme on a dit, « casser des vitres avec des guinées ». Dès 1693, un premier essai avait été dirigé contre Saint-Malo. En 1694, un grand effort fut décidé contre Brest; mais un traître (Marlborough lui-même) prévint Louis XIV et Vauban mit en quelques semaines la place en état de défense; quand lord Berkeley, n'osant forcer le Goulet, tenta un débarquement à **Camaret** pour prendre à revers les batteries de Cornouailles, il se heurta à une résistance telle que ses troupes durent se rembarquer après avoir perdu quinze cents hommes (18 juin 1694) ; il s'en vengea en allant incendier **Dieppe**, presque entièrement construite en bois (12 juillet), mais dans une attaque contre **Dunkerque** (20-26 septembre) il n'arriva même pas à entamer les défenses du front de mer. L'année suivante (1695) ne fut pas plus heureuse : les milliers de bombes que l'on lança sur Saint-Malo et sur Dunkerque n'y firent que des dégâts matériels; celles dont on accabla des ports alors sans importance comme Calais, Granville, les Sables, Saint-Martin-de-Ré, eurent encore moins d'utilité.

Résultats. — Les alliés étaient donc impuissants à mettre un terme aux exploits de nos corsaires, qui jusqu'à la fin de la guerre continuèrent à enlever presque impunément leurs bâtiments de commerce sur toutes les mers. Il est évidemment impossible de dire à quel chiffre exact s'élevèrent les pertes qu'ils eurent à supporter de ce fait : on a parlé pour la seule Angleterre de 4.200 navires, de sept à huit cents millions; Rapin Thoyras affirme que, de 1688

à 1693 seulement, les Malouins capturèrent 162 navires de guerre, 3.384 de commerce! les Dunkerquois déclarèrent que les neuf années de guerre leur avaient rapporté 22 millions. Tout ce que l'on peut retenir de ces indications divergentes et probablement fantaisistes, c'est que le dommage infligé à l'ennemi fut considérable; au reste nos adversaires ne font aucune difficulté pour le reconnaître.

« *Il est certain* », déclare un historien anglais, « *que nous avons* « *souffert infiniment plus, non seulement que les Français,* ce à quoi « il fallait s'attendre étant donné le nombre beaucoup plus grand « de nos bâtiments, *mais que dans aucune guerre antérieure :* on ne « peut contester que, tout considéré, notre trafic a subi de très « graves pertes; beaucoup de marchands ont été ruinés ». « Durant « plusieurs mois de 1693, le commerce anglais avec la Méditerranée « a été presque complètement interrompu. Un navire de commerce « n'avait, s'il n'était protégé, aucune chance d'arriver aux colonnes « d'Hercule. » La situation fut à plusieurs reprises extrêmement critique, à Londres aussi bien qu'à Amsterdam; les assurances montèrent à 30 %, l'argent manqua aux particuliers et même aux gouvernements; pour obvier à la disette de monnaie, le Parlement créa la **Banque d'Angleterre**, qu'il autorisa à émettre des billets; il dut presque aussitôt lui emprunter la totalité de son capital pour faire face à des dépenses urgentes.

Il est donc incontestable que notre système de guerre a fait souffrir nos adversaires; à quoi cela nous a-t-il servi? Pas un instant la gêne financière n'a été telle que l'Angleterre ait dû songer à nous demander la paix; elle a toujours pu faire face non seulement aux dépenses de ses armements, mais encore à celles de ses alliés. Quant au mouvement d'opinion que l'on avait escompté à Paris, à l'exaspération des commerçants, des armateurs et des marins ruinés et affamés, tout cela s'est produit, mais contre nous : le public et le Parlement, loin de forcer le gouvernement à nous demander grâce, se sont indignés qu'il ne fût pas en état de réduire à l'impuissance notre marine et nos corsaires : le système qui devait mettre l'Angleterre à notre merci n'a servi qu'à lui faire considérer notre anéantissement comme nécessaire.

Dans une certaine mesure, il a même aidé la marine marchande anglaise à prendre sur les mers la place prépondérante à laquelle elle aspirait depuis si longtemps. Certes, le mouvement des armements et de la circulation subit un moment d'arrêt, presque de recul. Mais ce fut un phénomène tout à fait passager; en fait, le commerce anglais, grâce à l'activité de la flotte, conserva plus de sécurité que celui des autres nations engagées dans la guerre, et sa situation relative sur le marché européen en fut améliorée ; les Provinces-Unies souffrirent en effet plus que l'Angleterre : leur commerce, plus considérable, offrait plus de prise à l'activité de nos corsaires; les besoins de leur politique continentale absorbant une plus grande partie de leurs ressources, elles étaient obligées de réduire leurs armements maritimes, de diminuer par conséquent la protection assurée à leur navigation; c'était autant de gagné pour leurs alliés... et rivaux, qui prirent alors sur les marchés du Midi et du Levant la place qu'abandonnaient les marchands d'Amsterdam.

Mais surtout la concurrence que la France aurait pu faire aux puissances maritimes fut frappée à mort avant même d'avoir pu faire preuve d'une vitalité sérieuse. Dès les premières années de la guerre, aux attaques de nos croiseurs et de nos corsaires avaient répondu celles des croiseurs et des corsaires ennemis; et comme nous avions abandonné la maîtrise de la mer, comme nous n'avions aucun moyen d'en faire la police et de protéger notre commerce, leur succès fut incomparablement plus complet que le nôtre; ils nous prirent moins de navires que nous ne leur en enlevâmes, mais ils nous prirent à peu près tous ceux que nous avions. Dans la Méditerranée nous pûmes encore maintenir à peu près notre position, grâce à la suprématie militaire que nous y conservâmes par intervalles ; dans le Ponant, rien ne vint atténuer le mal : les quelques centres d'armement que l'on avait réussi à faire vivre à coups de subventions furent définitivement ruinés, les dernières compagnies cessèrent leurs affaires. Le renouveau d'activité que Colbert s'était efforcé de susciter se trouva arrêté, la prospérité factice qu'il avait paru créer disparut en quelques années.

La flotte de guerre elle-même vit sa puissance effective diminuée par la pratique exclusive de la guerre commerciale; elle y perdit quelques navires (de 20 à 60, suivant les sources), et un assez grand nombre d'hommes; elle y perdit surtout cet esprit militaire, ce sens de la bataille et de la grande guerre que Colbert et ses collaborateurs avaient réussi à lui inspirer. L'habitude du pillage et la discipline relâchée des corsaires réagirent fâcheusement sur le caractère des officiers et des marins : tous les vices que Colbert avait fini, à force de rigueur, par extirper du corps firent à nouveau leur apparition ; et si le désordre et l'indiscipline rendirent plus d'une fois la marine de cette époque incapable d'agir, c'est beaucoup à ces causes qu'il faut l'attribuer.

Opérations des alliés de 1693 à 1697. — Le système de Pontchartrain avait, en définitive, échoué : la guerre commerciale ne contraignit pas nos ennemis à traiter. De leur côté, la maîtrise de la mer, que nous leur avions cédée sans lutte après la Hougue, parut alors ne leur être que d'une médiocre utilité; ils ne surent pas la faire servir efficacement au triomphe de leur parti. C'est d'abord que les Hollandais, menacés encore à plusieurs reprises d'une invasion, continuèrent à négliger la guerre sur mer; de plus, pour se concilier ses nouveaux sujets, Guillaume sacrifia délibérément l'amour-propre de son pays natal et subordonna en tout les amiraux hollandais aux Anglais, dont ils ne furent plus que des auxiliaires. La direction suprême des opérations passa donc entièrement au gouvernement de Londres.

Or, les officiers de la marine anglaise, presque tous créatures du roi Jacques, étaient suspects à la nation et au Parlement. Telle était cette défiance que, pour ne pas confier trop de puissance à un seul homme, on alla jusqu'à donner le commandement à un comité de trois amiraux ne devant décider de rien qu'après s'être mis d'accord : ce fut une des causes du désastre de Lagos. Plus souvent la conduite des opérations, parfois même le commandement des escadres furent déférés à des notabilités du parti whig, très influentes dans le Parlement, totalement incompétentes en matière de marine. Il n'est pas étonnant que

les succès obtenus aient été en général des plus médiocres.

Il paraît qu'en 1693 il avait été décidé que l'on emploierait la supériorité maritime des alliés à assurer la sécurité du commerce, à détourner des frontières continentales une partie de l'effort militaire des Français, enfin à secourir l'Espagne en s'emparant de la maîtrise de la mer dans la Méditerranée comme on avait fait dans l'Océan. On a vu combien l'on fut loin d'atteindre le premier de ces objectifs; pour le second, auquel se rattachent dans une certaine mesure l'attaque contre Brest et les bombardements des ports, on ne fut guère plus heureux : les milices et les troupes de la marine suffirent à assurer la défense du littoral et les armées du Nord, du Rhin et des Alpes ne furent pour ainsi dire pas diminuées par l'absence des quelques milliers d'hommes que les Français eurent la précaution de maintenir sur les points menacés : nulle part les côtes de France ne furent entamées, et quand, dans un dernier effort en 1696, Berkeley alla croiser jusque dans les parages de Rochefort, il ne se risqua pas à débarquer un homme sur le continent ; Belle-Ile même le fit reculer et il dut revenir en Angleterre avec la maigre satisfaction d'avoir saccagé Houat, Hœdic et Groix.

En réalité, la guerre méditerranéenne semble seule avoir été poussée avec quelque activité par les Amirautés alliées; il s'agissait là de garantir le tranquille exercice du commerce du Levant, de rendre impossible toute reprise de l'offensive par les Français en s'opposant à la jonction de leurs flottes de Brest et de Toulon, d'aider les Espagnols à se défendre contre nous. La supériorité navale, jusque-là incontestée, des Français dans cette mer leur avait en effet permis d'y exercer contre leurs ennemis une action que le succès avait, en général, récompensée : grâce à d'Estrées qui les appuyait sur leur flanc gauche, Catinat et Noailles avaient pu, de 1691 à 1693, s'avancer jusqu'aux portes de Gênes et de Barcelone; en 1694 encore, maîtres de la côte de Catalogne, nous venions d'investir cette dernière place que Tourville assiégeait par mer avec 50 vaisseaux.

L'arrivée de Russell avec 75 vaisseaux août la sauva : pour éviter une lutte que le système du ministère leur interdisait, les

Français rentrèrent à Toulon. Mais les Anglais eurent beau rester jusqu'en octobre dans le golfe du Lion, ils n'osèrent rien tenter contre nos côtes, et la nullité militaire des Espagnols fut telle que nous pûmes même garder les places que nous occupions en Catalogne. Il était évident que le départ de Russell allait être suivi d'une reprise de notre offensive et de nouveaux désastres pour la coalition. Aussi l'amirauté anglaise, pour empêcher ce malheur, prit-elle une décision d'une extrême importance : au lieu de faire revenir sa flotte en Angleterre pour désarmer à l'automne, elle la maintint tout l'hiver dans les eaux espagnoles, prête à se porter à la rencontre des vaisseaux de Toulon si ceux-ci reparaissaient en mer, prête surtout à reprendre le cours de ses opérations dès le retour de la belle saison, sans nous laisser un seul instant cette maîtrise de la Méditerranée que notre situation géographique semblait pourtant nous assurer.

Cet usage de maintenir armée pendant l'hiver une partie des forces navales devint dès lors un principe essentiel du système maritime anglais ; dans la Méditerranée surtout, il y a toujours eu, en principe, depuis cette date, une escadre britannique entretenue sur pied de guerre. Ce fut une véritable révolution dans la stratégie et la politique navales : jusque-là, une bataille gagnée n'avait guère assuré de supériorité que pour une campagne ; au désarmement d'automne cet avantage disparaissait et tout était à recommencer l'année suivante. Désormais une victoire fut le point de départ d'une maîtrise durable, définitive de la mer : seul, un retour de fortune pouvait en détruire les effets. Mais il était difficile de le préparer en présence d'un ennemi capable de s'opposer à tout ce que le vaincu pouvait faire pour reconstituer ses forces. Ce système des flottes d'hiver, ou pour mieux dire, de la **Permanence des armées navales**, que l'Angleterre venait d'adopter par le simple jeu des circonstances, a certainement été un des facteurs qui ont le plus contribué à transformer sa puissance sur mer en un contrôle de tous les instants, en un véritable **empire**. D'un autre côté, ces flottes que l'on maintenait en mer loin de leur pays, par tous les temps, y gagnèrent un entraîne-

ment, une habitude de braver l'Océan, une confiance en soi qui en firent de merveilleux instruments de guerre. C'est de cette époque que date la supériorité de la marine anglaise comme marine navigante et manœuvrante.

Les avantages du nouveau système se firent immédiatement sentir : tandis qu'en 1694, 50 vaisseaux armés à Brest avaient pu se rendre à Toulon sans être inquiétés, tout mouvement entre les deux grands ports français se trouva interdit dès le début de l'année suivante, et ce fut Russell qui, en mai, apparut sur les côtes de Catalogne, puis devant Toulon, sans que Tourville, enfermé dans la place, fît un mouvement pour se porter à sa rencontre. Si les Espagnols avaient été capables de profiter de la situation, ils pouvaient, appuyés ainsi par la flotte anglaise, reconquérir toute la Catalogne, mais telle était la décadence de leur armée qu'ils n'arrivèrent même pas à garder **Palamos**, un instant reprise par les compagnies de débarquement des Anglais.

Fin de la guerre. — L'infériorité militaire des alliés les mettait ainsi hors d'état de tirer un profit appréciable de leur supériorité sur mer; sur le continent leurs affaires allaient de mal en pis : après **Staffarde** (1691) et la **Marsaille** (1693), Catinat arrivait jusqu'en Piémont; après **Steinkerque** (1692) et **Neerwinden** (1693), les Pays-Bas espagnols étaient une fois de plus occupés par les Français, jusqu'aux portes de Bruxelles; sur les bords du Rhin, la guerre ne faisait que traîner : l'instrument militaire créé par Louvois et manié par Louis XIV se maintenait d'une qualité telle que toutes les combinaisons étaient incapables de l'entamer.

Mais la France ne pouvait rien contre l'Angleterre, maîtresse de la mer. Dès 1693, au lendemain de la Hougue, Louis XIV avait eu le sang-froid de s'en rendre compte, et de renoncer à poursuivre une partie qu'il ne pouvait gagner; son retour aux idées de modération, la place prépondérante que reprit dans son esprit la question de la Succession espagnole, envisagée du point de vue de l'équilibre européen, se marquèrent par la rentrée en grâce de **Pomponne**, avec qui les Colbert (**Croissy** et **Torcy**) agirent désormais de concert, pour le mieux de la politique de mesure

et de conciliation : au mois d'octobre 1693, Louis XIV accepta la médiation du roi de Suède et les négociations commencèrent.

Elles traînèrent longtemps : nos ennemis du continent ne désiraient pas la paix, et, malgré les aspirations des puissances maritimes qui demandaient le rétablissement du trafic, Guillaume continuait à espérer que la prolongation des hostilités lui vaudrait des succès en Europe, ou tout au moins des compensations aux colonies. Mais, en 1695, la nécessité d'une solution immédiate devint pressante pour la France. L'état de santé de Charles II s'aggravait et il importait que la Succession ne s'ouvrît pas pendant que nous serions en guerre avec l'Espagne. Aussi Louis XIV se résolut-il à emporter la paix coûte que coûte, en faisant toutes les concessions compatibles avec sa dignité, mais aussi en imposant leur acceptation à ceux de ses adversaires qui continueraient à lui montrer de la mauvaise volonté.

Il commença par disloquer la coalition : par le **traité de Turin** (mars 1696), il offrit comme objet à l'ambition du duc de Savoie l'Italie du Nord et transforma du coup cet adversaire gênant en auxiliaire, douteux certainement, mais précieux pour le moment. Puis, à l'égard de l'Angleterre, qui continuait à être l'âme et la force de la coalition, il usa de véritables procédés d'intimidation. La mort de la reine Marie (janvier 1695) venait de remettre en discussion la légitimité du gouvernement de Guillaume III. Louis XIV fit mine de vouloir en profiter pour tenter encore une fois de ramener Jacques II dans son royaume. Des troupes furent massées dans les environs de Dunkerque; Jean Bart et Nesmond devaient les conduire à l'embouchure de la Tamise avec trois cents transports. Dès que ce projet fut connu, on s'alarma à Londres comme on avait fait en 1690 et 1692 : toutes les flottes furent mises sur pied de guerre, et Russell et Shovel vinrent croiser entre Gravelines et Calais, rendant impossible l'appareillage des transports.

Mais pour opérer cette concentration, les Anglais avaient rappelé en hâte toutes leurs escadres, même celle de la Méditerranée. La mer redevenait libre pour les Français : on en profita pour faire appareiller de Toulon Chateaurenault qui, en avril, conduisit à

Brest une belle flotte de 50 vaisseaux, sans que personne s'opposât à son passage. Cette réunion dans la Manche de forces qui allaient peut-être recommencer la tentative de 1692 réveilla l'inquiétude en Angleterre et cette simple démonstration obtint ce que n'avaient pu faire toutes les ruines et tous les ravages accumulés par nos corsaires : plutôt que de risquer encore une fois son indépendance sur les chances d'une bataille navale, l'Angleterre prêta une oreille complaisante à nos propositions et la Hollande qui, depuis huit ans, réglait sa politique sur la sienne ne tarda pas à l'imiter.

Restait l'Espagne : avec elle, on ne garda aucun ménagement : l'appui des puissances maritimes venant à lui manquer, elle était à notre merci. On le lui fit sentir : dès que la grande flotte anglaise eut regagné son pays, la France s'était retrouvée maîtresse de la Méditerranée : bloquée par Vendôme du côté de la terre, bombardée du large par d'Estrées, **Barcelone** succomba en quelques jours; toute l'Espagne du Nord-Est était ouverte à l'invasion. La situation des colonies était pire encore; rien ne pouvait les sauver du pillage et leurs richesses, qui seules faisaient encore subsister le trésor espagnol, allaient être perdues sans retour : la célèbre expédition de Pointis et de Ducasse contre **Carthagène des Indes** (avril-mai 1697), qui rapporta des millions aux Français, en fut la preuve manifeste et exerça une influence décisive sur les dispositions du gouvernement de Madrid : il se décida à son tour à accepter les propositions de la France et à adhérer à la paix générale.

Traités de Ryswick. — Par ces traités, qui furent négociés et signés de février à octobre 1697, la France reconnaissait Guillaume III comme roi d'Angleterre : elle restituait les conquêtes qu'elle avait faites pendant la guerre, mais elle conservait les territoires acquis antérieurement, y compris la plus importante des **réunions** opérées entre 1673 et 1684, **Strasbourg**.

En somme, cette paix, dont la modération scandalisa les contemporains, apparaît simplement comme l'expression de la résolution de Louis XIV d'avoir les mains nettes pour négocier à sa

guise le règlement de la Succession d'Espagne. Rien ne le forçait à la signer, nul ne l'avait vaincu, et c'était en somme encore lui dont la volonté s'imposait à l'Europe. L'Angleterre n'en sortait pas moins à son avantage de la lutte : si la politique de Louis XIV avait changé d'objet au cours de ces neuf années, si nous avions cessé d'aspirer à la domination de l'univers, pour consacrer les ressources de notre diplomatie à la solution d'une question précise et inévitable, c'était à elle que ce résultat était dû : elle avait échappé à notre tutelle, elle nous avait amenés à reconnaître le gouvernement qu'elle s'était donné, rien ne pourrait plus l'empêcher de prendre une part, et une part prépondérante, à la discussion de toutes les affaires qui, dans le monde, toucheraient de près ou de loin à ses intérêts !

Elle était aussi grandie de ce fait, que sa rivale, la Hollande, était abaissée et diminuée : durant toute cette guerre, en effet, cette république n'avait eu d'autre souci que de se préserver de l'invasion; réduite à un rôle de second plan, elle était devenue l'inséparable, presque la protégée de l'Angleterre. En vertu du traité d'alliance lui-même, elle avait diminué l'effectif de sa flotte pour consacrer plus d'argent à son armée de terre ; son commerce, son industrie, sa navigation allaient bientôt être dépassés par l'Angleterre : c'était déjà une nation en décadence. Des trois pays qui dans cette guerre s'étaient disputé la suprématie dans le monde, aucun ne sortait encore vaincu de la lutte, mais celui qui, par fortune et par nécessité plus que par génie, avait consacré la majeure partie de ses forces à l'extension de sa puissance navale, devait à cette conduite d'avoir pris sur les autres des avantages qu'ils ne pourraient plus regagner.

CHAPITRE IX

RUINE DE LA PUISSANCE MARITIME DE LA FRANCE : LA GUERRE DE LA SUCCESSION D'ESPAGNE.

A) Les traités de partage et le testament.

La succession espagnole était maintenant pour toute l'Europe l'affaire capitale : trois héritiers, l'Empereur, fils d'une sœur de Philippe IV, Louis XIV et l'électeur de Bavière, représentant les droits de leurs femmes, l'une sœur, l'autre nièce de Charles II, pouvaient y prétendre. Pour éviter d'alarmer les autres puissances, tous ne réclamaient la couronne d'Espagne que pour leurs enfants. Les successeurs possibles de Charles II étaient donc le prince électoral de Bavière, l'archiduc Charles, second fils de Léopold, le duc d'Anjou, second fils du Grand Dauphin, fils de Louis XIV. Les infantes Marie-Thérèse et Marie-Anne avaient, il est vrai, renoncé à leurs droits en se mariant, mais ces renonciations, subordonnées au paiement de dots qui n'avaient jamais été versées, pouvaient être considérées comme nulles. Dans ces conditions, les droits du petit-fils de Louis XIV primaient ceux de tous les autres candidats : l'Empereur lui-même l'avait reconnu en acceptant de négocier avec nous un projet de liquidation amiable de la succession (*traité du chevalier de Grémonville*, 1668).

Pourtant Louis XIV, en 1698, parut renoncer à réclamer l'envoi en possession auquel il pouvait estimer avoir un droit absolu; on imagine aisément les raisons de cette modération

inattendue : les Provinces-Unies auraient vu dans notre installation aux Pays-Bas une menace contre leur indépendance, et Anglais aussi bien qu'Hollandais se seraient cru exclus du trafic du Levant si nous avions été maîtres du détroit de Gibraltar, du commerce des Indes si nous avions pu obtenir du gouvernement de Madrid qu'il nous associât à l'exploitation de son monopole. La force seule aurait pu les faire changer d'avis, et nous n'étions pas en état de l'employer avec la certitude du succès.

Louis XIV revint donc au système de l'équilibre, quitte à se faire payer son désintéressement par des compensations. Il réussit à convaincre de sa sincérité Guillaume III, et leur accord aboutit à une convention (improprement appelée **traité de partage**), qui fut signée à La Haye le 11 octobre 1698 : les deux puissances promettaient d'assurer l'avènement au trône d'Espagne du prince électoral; Louis XIV obtiendrait le royaume des Deux-Siciles et on donnerait le Milanais à l'Empereur. En somme, contre la garantie, fournie par l'Angleterre, que l'empire de Charles-Quint ne serait pas reconstitué, la France promettait de ne pas absorber l'Espagne et son empire colonial.

La mort du prince électoral (février 1699) ne modifia pas les dispositions de Louis XIV : un second traité (11 juin 1699) substitua seulement l'archiduc au prince électoral, en augmentant la part de la France du Milanais et du Guipuzcoa. Louis XIV était revenu sans réserve à la vieille politique de modération de la France; il reprenait en même temps le système des frontières naturelles, car il se proposait d'employer les territoires italiens qu'on lui abandonnait à améliorer notre position dans l'Est et sur les Alpes, par des échanges en Lorraine et en Savoie. Il tirait ainsi le meilleur parti que l'on pût imaginer de la situation créée par Mazarin et donnait à l'Europe une preuve, qui la surprit, de sa volonté de renoncer à la politique de magnificence et de violence.

Le testament de Charles II. Philippe V roi d'Espagne. — Par malheur, les négociateurs des traités de partage avaient compté

sans le patriotisme espagnol. Dès que les stipulations arrêtées entre la France et l'Angleterre furent connues à Madrid, il se produisit un immense réveil du sentiment national contre les prétentions de ceux qui osaient disposer de l'héritage de Charles-Quint, sans consulter ses légitimes possesseurs. Tout parut préférable à un démembrement de la monarchie, et comme, de tous les prétendants, Louis XIV était celui dont la force offrait le plus de ressources pour empêcher un démembrement, il se constitua vite un parti pour appeler au trône un Français; l'élan fut tel que Charles II se laissa entraîner, et, le 2 octobre 1700, signa un acte qui, espérait-on, devait faire le salut de l'Espagne. Par ce testament, il appelait son petit-fils le duc d'Anjou à recueillir tous ses domaines, dans le monde entier, à la condition expresse qu'aucune parcelle n'en serait détachée au profit d'une puissance quelconque; si Louis XIV ne croyait pas devoir accepter ces conditions, la succession passait à l'archiduc Charles, à qui les mêmes devoirs étaient imposés.

Cet acte, que la France n'avait pas désiré, fut connu à Versailles le 9 novembre, en même temps que la nouvelle de la mort du roi, survenue le 30 octobre. Toute une journée, Louis XIV et son conseil délibérèrent. Accepter, c'était renier tout ce que la politique française avait fait depuis trois ans, aller au devant d'une guerre terrible; refuser, c'était courir le risque de voir l'Empereur, qui avait formellement repoussé le principe du partage, bénéficier du testament et s'arroger toute la succession sans nous consentir la moindre compensation; c'était compromettre, à notre détriment, l'équilibre européen, sans avoir aucune certitude que les puissances maritimes interviendraient pour le rétablir. Des deux façons, la guerre était probable : Louis XIV aima mieux l'avoir pour le tout que pour une partie, avec l'Espagne comme alliée qu'en ayant à la combattre, pour défendre cette nation que pour l'opprimer et, après mûre réflexion, présenta son petit-fils aux courtisans en leur disant: « Messieurs, voici le roi d'Espagne ».

Philippe V partit aussitôt pour son nouveau royaume et quand, le 25 novembre, l'ambassadeur hollandais essaya de

rappeler Louis XIV à l'observation des traités de partage, il se heurta à une fin de non recevoir courtoise, mais absolue.

Rupture avec les puissances maritimes. — Sans plus attendre, l'Empereur nous déclara la guerre (9 janvier 1701). Mais nous étions de taille à lui tenir tête. Sans argent, incapable de faire vivre son armée par ses propres ressources, il avait absolument besoin d'alliés pour prolonger la guerre seulement quelques mois. Tout dépendait donc de ce qu'allaient faire les puissances maritimes.

Or, en Angleterre et aux Pays-Bas, l'opinion était toute à la paix; les réductions d'effectifs auxquelles on venait de procéder dans les deux pays en étaient des manifestations significatives; Guillaume, furieux de s'être laissé jouer par Louis XIV, dut pourtant céder à ce sentiment unanime des deux nations qu'il gouvernait et Philippe V fut reconnu sans protestation, le 21 février 1701 par les Provinces-Unies, le 29 mars par l'Angleterre.

Louis XIV eût peut-être pu éviter la guerre générale, s'il eût voulu rassurer l'opinion européenne qui commençait à s'inquiéter, s'il eût proclamé sa volonté de maintenir entre la France et l'Espagne la séparation que le testament laissait subsister, ordonnait. Mais il semble avoir alors perdu le sentiment juste des choses, s'être laissé griser par le succès depuis longtemps inespéré qui venait à lui. Vis-à-vis de son petit-fils devenu roi d'Espagne, il se conduisit ostensiblement comme un tuteur, un protecteur, presque un suzerain : partout des conseillers, des fonctionnaires, des soldats français s'introduisirent en amis, en auxiliaires, en maîtres dans les domaines espagnols, où tout se gouverna par des ordres de Versailles : l'Espagne y gagna un renouveau de vitalité qui arrêta enfin l'effroyable décadence où elle se précipitait depuis un siècle; mais l'Europe vit avec terreur se fondre en une seule deux puissances dont chacune avait pu la faire trembler pour sa liberté, et la déclaration solennelle, au moins inutile, par laquelle Louis XIV maintint à son petit-fils tous ses droits au trône de France pour le cas où ses

frères viendraient à manquer (décembre 1700), accrut encore cette anxiété en faisant redouter de voir un jour le même souverain régner à Madrid et à Paris.

D'autre part, les effets économiques du rapprochement franco-espagnol se firent sentir avec une rapidité bien imprudente. On commença ouvertement la négociation d'un traité de commerce destiné à unir, ou presque, les deux nations dans une véritable fédération douanière; déjà **Ducasse** venait d'obtenir pour une compagnie française le monopole de la traite des nègres dans les colonies américaines (**asiento**), c'est-à-dire le droit de faire le commerce et d'exploiter les richesses de toute cette partie du monde.

Aussi, en moins d'un an, l'indifférence résignée des puissances maritimes s'était-elle changée en un vif dépit d'avoir laissé la France se créer la situation dont elle abusait de la sorte. Louis XIV se chargea lui-même de provoquer l'explosion des colères populaires que souhaitaient ses ennemis : sur un ordre de Philippe V, visiblement dicté par nous, les garnisons hollandaises, qui, depuis 1697, occupaient les **places de la Barrière**, furent remplacées par des troupes françaises; puis, Jacques II étant mort à Saint-Germain, Louis XIV reconnut son fils comme **Roi d'Angleterre**, sous le nom de Jacques III (16 septembre 1701). Ce qui dans la pensée du roi n'était qu'une platonique manifestation de sympathie fut regardé par tous les Anglais comme un attentat à leur indépendance, et des élections décisives balayèrent la Chambre des communes pacifique de 1700.

Déjà la **Grande Alliance** du 7 septembre 1701 avait réuni contre nous l'Empereur, les Princes allemands, les Provinces-Unies, l'Angleterre; la surexcitation populaire précipita les événements et l'Angleterre, bientôt imitée par les Pays-Bas, déclara la guerre à la France le 14 mai 1702. Les puissances alliées s'étaient engagées à ne pas traiter séparément, à assurer à Charles III la totalité de la succession espagnole et surtout à **ne jamais laisser la France se réserver des avantages commerciaux en Espagne et aux Indes.**

Guillaume III était mort le 19 mars 1702; avant d'expirer, il avait donc eu la joie de voir reformer contre la France la coalition

que Louis XIV avait réussi à dissocier en 1678 et en 1697; mais maintenant il pouvait être sûr que l'on aboutirait, car l'objet pour lequel on se battait était bien défini : c'était pour la possession de l'Espagne et la prépondérance politique en Europe; c'était, plus encore peut-être, pour l'exploitation des Nouveaux-Mondes et pour la suprématie économique dans l'univers; entre la France et les puissances maritimes, la lutte qui s'engageait allait être décisive.

B) Les opérations.

Caractère général de la guerre. — Comme dans les conflits précédents, la France avait pour adversaires toutes les puissances de l'Europe Occidentale; mais tandis que, jusque-là, la supériorité de son organisation politique et militaire avait été écrasante, la situation se trouvait maintenant retournée contre elle : dix-huit années de guerres avaient commencé à l'épuiser, tandis que ses adversaires en avaient profité pour se donner les instruments de combat, armée, marine, finances, qui avaient fait sa force; de plus, alors que, dans le passé, les alliés avaient dû tout sacrifier à la nécessité de défendre l'immense et faible empire de l'Espagne, c'était à nous qu'allait maintenant incomber cette tâche ingrate, c'était la France dont elle allait absorber une partie des ressources et paralyser les efforts; car, loin de nous venir en aide, ce malheureux pays devait moins que jamais être en état de préserver de l'invasion et ses possessions extérieures et son propre territoire.

Nous gardions toutefois un avantage; une direction unique, servie par une organisation administrative sans égale, permettait à une volonté lucide et ferme, celle du roi, d'employer toutes nos forces de façon à obtenir le maximum d'effet, surtout si nous savions surprendre la coalition par des coups décisifs avant qu'elle ait pu s'organiser définitivement. Louis XIV le comprit et son plan, qui se dégage nettement des événements, fut d'une logique remarquable : asseoir fortement notre domination sur

tous les points des domaines français et espagnols, de façon que nulle part l'ennemi ne pût les entamer et nous réduire à une défensive démoralisante, de façon à nous conserver toujours la libre disposition de la totalité des ressources de cet immense empire; puis concentrer tous nos efforts successivement contre chacun de nos adversaires, sans laisser à leur union le temps de se consolider, et les écraser les uns après les autres; l'Autriche, contre laquelle notre énorme supériorité militaire nous assurait des chances incontestables, devait recevoir les premiers coups : toute la masse des armées françaises. Villars par l'Allemagne, Vendôme par l'Italie, commença contre elle un mouvement d'offensive qui aurait dû la conduire jusqu'à Vienne.

Par malheur, notre puissance militaire et financière était déjà trop entamée pour que nous pussions disposer assez vite des forces que demandaient de telles opérations; de plus, Louis XIV n'avait plus pour le servir les généraux de sa jeunesse. Les alliés, au contraire, après une période de flottements, virent l'entente étroite de trois hommes, **le prince Eugène, Marlborough** et **Heinsius**, donner à leur action l'unité et la cohésion nécessaires; ils purent à leur tour appliquer contre nous un plan d'écrasement : ils commencèrent par briser notre offensive par une belle concentration de leurs forces en Allemagne (bataille de **Blenheim** ou **Hochstaedt**, 13 août 1704) et par une manœuvre diplomatique qui nous fit évacuer l'Italie (défection du duc de Savoie, octobre 1703); puis, après avoir accusé leur triomphe et augmenté leurs ressources en occupant toutes les dépendances extérieures de la monarchie espagnole, ils purent, à partir de 1705, entamer contre le corps même de l'Espagne et de la France des opérations d'invasion, qui, dans leur pensée, devaient les conduire au cœur de notre pays et nous mettre en un état tel qu'il nous serait impossible de nous jamais relever.

État de la marine française : Ministère de Jérôme de Pontchartrain. — Quel que fût celui de ces plans qui triomphât, la domination de la mer allait avoir une importance décisive : pour la France, en particulier, il importait que la marine maintînt la liberté des

communications entre les différentes parties de l'empire espagnol, et surtout qu'elle assurât l'arrivée régulière du produit des mines de l'Amérique, seule ressource financière qui permît à la monarchie de Philippe V de subsister, et dont l'appoint n'allait pas tarder à être précieux même au trésor de Louis XIV; de plus, il eût été capital que l'on pût empêcher les alliés d'user de la mer pour se soutenir les uns les autres et pour prendre l'offensive contre nous, pour créer des diversions qui détourneraient des opérations continentales une partie plus ou moins grande de nos forces.

Pour que notre marine fût capable de remplir cette mission, il eût fallu qu'elle fût en état de lutter à la fois contre les flottes anglaises et hollandaises: or il n'en pouvait être ainsi. Ce n'était pas, comme on l'a trop souvent cru sur la foi de Saint-Simon, la faute du secrétaire d État de la marine : **Jérôme Phélypeaux,** comte de **Pontchartrain,** successeur de son père depuis 1699, avait certes bien des défauts : il était arrogant, malveillant, brutal, et même, si l'on veut, « pervers, noir, traître et s'en applaudissant », mais il est inexact qu'il ait été le « *fléau de la marine* » et qu'il l'ait systématiquement affaiblie, par jalousie contre les officiers de vaisseau et leur protecteur, le **comte de Toulouse,** amiral de France, parvenu maintenant à l'âge d'homme : les reproches qu'on lui adresse doivent remonter plus haut que lui, les maux qu'on lui attribue sont l'effet de causes contre lesquelles il ne pouvait rien.

Un obstacle en effet s'opposait au relèvement de notre marine, à quoi il n'était pas de remède : la pénurie du Trésor fut, pendant toute cette guerre, effrayante, tant à cause de l'énormité des dépenses que par suite de la misère générale : le budget de la marine, par exemple, de 18 millions, somme déjà bien insuffisante, en 1700, finit par tomber à 7 ou 8. Non seulement on ne pouvait plus construire : 3 vaisseaux seulement furent lancés à Toulon, en douze ans ; mais on était dans l'impossibilité de maintenir les approvisionnements au complet. On finit par ne plus trouver d'argent pour les dépenses les plus indispensables : on dut leur paye de vingt mois aux ouvriers; on n'eut pas de quoi nourrir les galériens et les soldats, que les intendants, par pitié, laissaient déserter en

foule; les officiers eux-mêmes manquèrent de pain! Pour avoir de quoi faire des armements, les intendants et les amiraux furent plus d'une fois réduits à vendre le matériel des arsenaux, ou à emprunter à des taux usuraires en donnant leurs biens personnels en garantie!

Pendant cette période, les considérations financières dominent tout, déterminent même les mesures d'organisation les plus importantes. C'est pour se procurer de l'argent que l'on opère une réforme qui modifie complètement l'esprit de l'institution des classes : on décide que les retenues au bénéfice de la Caisse des Invalides seront perçues, non plus seulement sur les soldes de la marine militaire, mais aussi sur les traitements du personnel civil, sur toutes les dépenses du département, sur les gages des matelots embarqués sur les navires de commerce (1709); en récompense, on promet à tous ceux qu'atteint cette mesure de leur servir à soixante ans avec le produit de cette retenue, auquel le roi ajoute sa part dans les prises, une pension dite **Demi-solde**; c'est ainsi que la marine marchande se trouve admise à profiter de la Caisse des Invalides, institution jusque-là toute militaire; pour le moment, il ne s'agit que de se procurer quelques millions; car, bien entendu, la Caisse s'empresse de verser au Trésor toutes les sommes ainsi recueillies.

Une marine qui vivait d'expédients de ce genre ne pouvait évidemment être maintenue sur un pied redoutable; des 135 vaisseaux de 1696, nous tombons à 85 en 1712, à 66 en 1715, et la plupart sont dans un état tel qu'il devient impossible de songer à les utiliser; les agrès et les munitions manquent dans les magasins et l'on ne peut trouver ni officiers dans les ports, ni matelots dans les quartiers : la belle marine de Louis XIV est littéralement morte de misère quand finit le règne.

Premières opérations navales. — Lorsque commencèrent les hostilités nous avions pourtant encore 105 ou 110 vaisseaux de ligne; c'était une force sérieuse, même en face des 227 vaisseaux des Anglo-Hollandais, et l'on pouvait espérer qu'elle serait en état de concourir utilement à l'exécution de notre plan d'opérations. Il

faut reconnaître que Pontchartrain comprit son devoir et que pas un instant il n'eut la pensée de tenter une nouvelle application des conceptions de son père. Il envoya les escadres au large et voulut qu'elles assurassent aux couronnes de France et d'Espagne l'usage de la mer; son seul tort fut de ne pas voir qu'il n'était possible d'y arriver que par la destruction des flottes ennemies, et qu'avant de songer à l'utilisation de l'Océan il fallait s'en rendre maître ; mais sans doute l'état de nos forces ne lui permettait-il pas de désirer la bataille.

Depuis plusieurs années déjà, notre marine avait montré une activité singulière : des escadres françaises avaient parcouru les côtes espagnoles d'Europe et d'Amérique, comme pour y manifester le rôle nouveau de protecteurs que nous allions y assumer. Dès que les hostilités furent ouvertes, elles se mirent à le remplir effectivement et à remplacer dans ces régions les flottes que la Cour d'Espagne ne pouvait plus y envoyer. Dans la Méditerranée, **d'Estrées** assura les communications entre l'Espagne et l'Italie, couvrit le passage de troupes destinées à retenir Naples sous l'autorité du gouvernement de Madrid, y transporta Philippe V lorsque ce prince crut nécessaire d'aller en personne prendre possession de cette importante partie de ses nouveaux États.

Avec quelques frégates, parcourant l'Adriatique dans tous les sens, **Forbin** et **Duquesne-Mosnier** arrêtèrent les communications entre Trieste et Venise et aidèrent puissamment à l'échec du Prince Eugène qui dut, cette année-là (1702), renoncer à sa marche sur Milan. D'autres flottes parurent dans les eaux de Lisbonne et par leur présence contribuèrent à retenir dans notre alliance le Portugal dont la fidélité commençait à hésiter.

Avant tout il importait d'assurer l'arrivée des galions du Mexique et du Pérou. Déjà **Coëtlogon** avait ramené une flotte d'argent des Antilles, et **Ducasse** était allé l'y remplacer avec une escadre qui livra à **Benbow** le beau combat en retraite de **Santa Martha** (29 août 1702). Une expédition plus importante encore était attendue à la fin de 1702; **Chateaurenault** s'était chargé de la conduire à destination; il partit de la Vera Cruz à la fin de mai, de la Havane, le 23 juillet.

L'indécision des Anglais avait singulièrement facilité ces premières opérations; sans doute, nous avions renoncé même à leur disputer la Manche et la Mer du Nord et ils en avaient profité pour faire passer sur le continent l'armée dont l'intervention fut décisive à Blenheim. Mais ils se sentaient embarrassés pour utiliser leur supériorité maritime sur d'autres théâtres; l'alliance de l'Espagne leur manquant, ils n'osaient pas envoyer leurs flottes dans la Méditerranée, où, depuis l'évacuation de **Tanger** (1681), ils n'avaient plus un seul point de relâche. Guillaume avait pourtant essayé de réagir contre cette timidité des amiraux, de leur montrer la possibilité de s'emparer d'une base d'opérations, la nécessité d'enlever aux Français la maîtrise de cette mer; il n'avait pu réussir à leur rendre le sens et l'envie de l'action, et quand **Rooke** quitta Spithead en juin 1702 avec 53 vaisseaux, il se proposait seulement *de faire quelque chose*.

Aussi l'expédition qu'il conduisit contre **Cadix**, se termina-t-elle piteusement après un mois de séjour dans l'île de Léon (23 août-25 septembre); on rembarqua les troupes, et Rooke, refusant de se risquer dans la Méditerranée, était en route pour Lagos quand il reçut de l'ambassadeur d'Angleterre à Lisbonne des nouvelles qui lui fournirent l'occasion d'un succès retentissant.

Désastre de Vigo. — Chateaurenault avait eu un instant l'idée d'aller atterrir sur Belle-Ile et de conduire son convoi à Brest; c'était d'ailleurs le desir du ministère, qui lui envoya l'ordre de le faire; par malheur, il ne fut pas rejoint par les avisos expédiés à sa rencontre et l'amiral espagnol, **Manuel de Velasco**, craignant que si les galions entraient dans un port français, une partie seulement de leur cargaison parvînt au trésor de son maître, insista pour que l'on gagnât les côtes d'Espagne; Chateaurenault eut la faiblesse d'y consentir : il arriva le 21 septembre à **Vigo**, avec 18 vaisseaux et la flotte de la Nouvelle-Espagne.

Le plus difficile de sa mission était fait, puisque l'on était parvenu en pays ami sans avoir rencontré les escadres anglaises; mais il eut le tort de ne point hâter les opérations de déchargement, de ne pas dissimuler sa présence, et enfin de ne pas se

faire éclairer au large par des navires légers qui auraient pu signaler l'approche de l'ennemi, et c'est ainsi qu'il fut littéralement surpris par l'arrivée de Rooke, qui apparut le 22 octobre aux îles Bayonna à l'entrée du rias de Vigo.

Quoique mal secondé par les autorités espagnoles, Chateaurenault prit en hâte des dispositions de défense, barra le goulet de Redondella par une estacade derrière laquelle il embossa les vaisseaux, et fit armer les batteries de la côte par ses marins que soutinrent des troupes espagnoles. Mais Rooke mit à terre trois ou quatre mille hommes qui bousculèrent les milices galiciennes et prirent à revers les ouvrages du Sud; l'estacade fut rompue après un brillant engagement, et il ne resta d'autres ressources aux Français que de couler ou d'incendier leurs navires pour qu'ils ne tombassent pas aux mains de l'ennemi; le temps leur manqua malheureusement pour achever cette opération et les Anglais purent emmener 6 vaisseaux français et 2 espagnols, plus 8 galions. Une partie des marchandises déjà débarquées, que l'on n'avait pas eu le temps d'évacuer dans l'intérieur, tomba aussi aux mains des ennemis (23-29 octobre).

Cette affaire eut un retentissement énorme; elle n'enrichit pas autant qu'on a prétendu nos ennemis : une grande partie du chargement des galions, 95 millions, avait déjà été acheminée vers Lugo; d'autres richesses disparurent avec les bâtiments incendiés : Rooke ne rapporta en Angleterre que 35 millions au maximum, sur 200 que portait le convoi; cette journée n'en coûta pas moins aux Français et aux Espagnols 18 vaisseaux et 16 autres bâtiments, plus que le désastre de la Hougue! d'autre part l'effet moral fut immense; ce fut comme la manifestation à l'univers de ce fait que l'Océan appartenait aux Anglais : nos escadres n'osèrent plus s'y risquer et ce fut presque furtivement, en cherchant toujours à éviter l'ennemi, que des navires de plus en plus rares continuèrent à assurer les relations indispensables entre l'Espagne et ses possessions américaines.

En Angleterre, ces événements ranimèrent au contraire la confiance et l'audace de la marine; le goût des entreprises hardies et profitables se réveilla comme au temps d'Elisabeth et l'on re-

commença à envoyer les escadres au loin au lieu de les maintenir dans les eaux territoriales pour parer à une invasion désormais improbable. Encore une fois en 1703, la flotte de l'Océan fut employée comme au temps de la ligue d'Augsbourg à de stériles démonstrations contre les côtes de France : elle croisa de longs mois devant Brest, attendant une sortie que nous n'avions aucune envie de tenter, et finit par rentrer au port sans autres succès que deux timides débarquements à Belle-Ile et à Groix. Mais déjà les répercussions de la maîtrise de la mer commençaient à se manifester d'une façon saisissante : n'ayant plus à craindre l'apparition d'une flotte française, le **Portugal** avait suivi les conseils que lui suggérait sa vieille antipathie contre l'Espagne, et **lord Methuen** venait d'en faire le plus fidèle des alliés de l'Angleterre (16 mai 1703) ; loin de pouvoir envoyer son armée réorganisée se joindre à nos troupes sur le Rhin, aux Pays-Bas ou en Italie, l'Espagne allait avoir à se défendre sur son propre sol : dès mars 1704, une flotte anglaise conduisait à Lisbonne le prétendant autrichien avec des troupes; consulté par Pontchartrain qui aurait voulu que la marine française s'opposât à son passage, Chateaurenault répondait que les forces réunies à Brest étaient trop peu nombreuses pour se risquer à sortir ! Shovel venait de faire reparaître le pavillon anglais dans la Méditerranée, poussant des pointes jusque dans les parages de Toulon, où il fallut improviser des mesures de défense. Il avait interrompu toute circulation entre Marseille et Gênes, et contribué ainsi puissamment à nous faire évacuer le Milanais; cela valait bien que l'Angleterre s'exposât à perdre quelques vaisseaux, comme les huit qui naufragèrent alors pendant le voyage de retour.

Gibraltar et Malaga. — L'année 1704 fut plus heureuse encore que la précédente pour nos ennemis : Rooke menaça un instant (mai) **Barcelone,** mais il n'avait pas assez de forces pour attaquer et les Français arrivaient; il revint vers l'Océan et, le 1er août, apparut devant **Gibraltar** : la place, à demi démantelée, n'avait que 150 hommes de garnison ! Malgré une assez belle résistance, les Anglais s'en emparèrent aisément (9 août). Ils avaient

enfin ce port méditerranéen dont la nécessité leur était apparue si clairement au cours des dernières campagnes!

On ne pouvait les laisser s'installer à demeure dans leur conquête : le comte de Toulouse se rendit aussitôt dans le Sud pour la leur reprendre; et c'est ainsi qu'il rencontra Rooke qui revenait vers le détroit après être allé se ravitailler à Tétuan. Des deux côtés, les amiraux connurent la présence de l'ennemi le 20 août, mais telle était la prudence avec laquelle on croyait devoir opérer que Toulouse laissa son adversaire rassembler ses divisions dispersées et rappeler à son bord les effectifs relativement considérables qu'il avait débarqués pour assurer la défense de la place. Le combat ne s'engagea que le 24, à 25 milles au Sud de **Velez Malaga**. Les forces étaient équivalentes : 51 vaisseaux et 3.626 canons français contre 51 vaisseaux et 3.596 canons du côté des alliés; comme toujours les Anglo-Hollandais étaient supérieurs en gros vaisseaux (35 de plus de 70 canons contre 22 seulement de notre côté); de plus ils mirent en ligne des galiotes à bombes; elles compensèrent largement la présence dans notre flotte de 24 galères qui n'osèrent prendre aucune part au combat.

Ce fut la bataille classique dans toute sa décevante correction : les Anglais, au vent, laissèrent porter sur la ligne française qui les attendit sous petites voiles et les deux flottes se canonnèrent alors, vaisseau contre vaisseau, pendant sept heures, sans que de part et d'autre on se risquât à tenter une manœuvre qui aurait compromis la régularité de la ligne. Les Français ne cherchèrent aucunement à profiter d'un vide qui se produisit entre l'avant-garde (Shovel) et le corps de bataille (Rooke); de même, quand un incendie provoqué par l'explosion d'une bombe obligea **Villette-Mursay** à se retirer du feu, les vaisseaux anglais qui lui étaient opposés se bornèrent à tenir imperturbablement leur poste et ne songèrent pas à tirer parti de cet incident pour couper notre ligne.

Les alliés avaient 800 tués et 1.900 blessés, les Français 1.500 en tout; le vaisseau amiral hollandais sombra deux jours plus tard. Le 25, les deux flottes se retrouvèrent en présence; le vent passa à l'Ouest, donnant cette fois l'avantage aux Français; le chef d'es-

cadre **Relingues**, blessé mortellement, suppliait le comte de Toulouse d'attaquer; c'eût été la perte des Anglais, dont 25 vaisseaux, comme on l'apprit plus tard, avaient épuisé leurs munitions. Mais les courtisans de l'entourage de l'amiral, et même Victor d'Estrées qu'on lui avait donné pour mentor, ne voulurent pas qu'il exposât sans nécessité un fils de France aux hasards d'une nouvelle bataille, et l'on resta trois jours à s'observer, sans qu'aucun mouvement vînt modifier les positions respectives; enfin, le 27, le vent revint à l'Est et permit aux Anglais de s'éloigner pour rejoindre Gibraltar et Lisbonne.

Des deux côtés, on chanta victoire; il n'en restait pas moins que Rooke avait pu impunément sortir de la Méditerranée; tout l'avantage que nous tirions du combat était de rester momentanément seuls dans cette mer. On n'en profita guère : le comte de Toulouse et le **maréchal de Tessé** ne crurent pas pouvoir tenter une attaque directe sur Gibraltar, et ce fut par la famine que l'on entreprit de réduire cette place. Mais le chef d'escadre **Pointis** estimait que tenir le blocus était impossible en hiver; par deux fois il laissa passer des convois de vivres, et quand on se décida, en mars, à lui envoyer un ordre formel de faire son devoir, le contre-amiral **Leake** arrivant de Lisbonne avec 32 vaisseaux n'eut aucune peine à écraser la faible division française, épuisée et éparpillée : 5 vaisseaux sur 13 tombèrent aux mains de l'ennemi. Gibraltar restait aux Anglais; pendant longtemps son utilité réelle fut médiocre; c'était un pauvre refuge pour des voiliers, qui n'y trouvaient ni une rade fermée, ni de l'eau en abondance, et jamais cette forteresse n'a barré à aucune flotte le passage du détroit; mais cette conquête eut des conséquences politiques, militaires et économiques considérables; l'**Angleterre devenait une puissance méditerranéenne.**

Les Anglais maîtres de la mer; La France envahie. — La détresse des finances commençait à tout paralyser : pour 1705, on ne put donner à Toulouse que 44 vaisseaux contre les 75 de Shovel; les années suivantes, nos effectifs tombèrent à des chiffres encore plus faibles : 28 en 1706! on finit, en 1711, par ne plus pouvoir

suffire à l'armement de la petite escadre du Nord. Les Anglais devenaient les maîtres absolus de la mer; ils n'avaient plus qu'à chercher les moyens de s'en servir pour étendre leur suprématie sur le continent lui-même.

Ce fut Marlborough qui en précisa la méthode. Il ne s'agissait plus de tenter sur nos côtes des incursions momentanées : des expériences répétées (Shovel devant Rochefort, 1706, Byng à la Hougue, 1708) venaient encore d'en montrer l'inefficacité; mais on tenta d'entamer par des invasions suivies d'occupations solides et durables l'intégrité de nos frontières et de celles de l'Espagne, pour nous forcer à rappeler dans l'intérieur des forces dont l'absence affaiblirait d'autant nos armées d'opérations. Déjà, sous la protection des flottes anglaises, des troupes autrichiennes avaient passé dans l'Italie du Sud, et le **Royaume de Naples**, réduit à ses propres forces, avait été perdu pour Philippe V (1703). En 1705, ce fut devant **Barcelone** que parut Shovel avec une flotte considérable, dont la seule présence suffit à contraindre les Français à regagner Toulon; le comte de **Peterborough** ne tarda pas à s'emparer de la ville, et en quelques mois le roi Charles III fut proclamé par la Catalogne, l'Aragon et Valence, tous pays dont la vieille antipathie contre les Castillans faisait des ennemis naturels du roi de Madrid; déjà attaqué par les Portugais à l'Ouest, Philippe V dut encore faire face du côté de l'Est; la proximité de la France ne lui était presque d'aucune utilité, car nos troupes n'arrivaient en Espagne, à travers les infranchissables Pyrénées, qu'au prix de difficultés inouïes, tandis que l'ennemi, ayant la mer à sa disposition, faisait tous ses mouvements avec une aisance absolue. Bientôt toute l'Espagne méditerranéenne, Valence, Alicante, Carthagène, fut perdue pour le roi Bourbon. A force d'énergie, Tessé, en 1706, réussit encore à parvenir jusque dans la banlieue de Barcelone. Mais une flotte de 53 vaisseaux accourut de Gibraltar, et la retraite s'imposa. Cet échec fut suivi d'un véritable effondrement de la puissance de Philippe V; le 26 juin, les Anglais occupèrent **Madrid**, où ils restèrent plusieurs mois; en 1710, après la bataille de **Saragosse**, ils devaient encore y revenir pour quelques semaines.

La Méditerranée était maintenant le domaine incontesté de nos ennemis : ils occupèrent les **Baléares** (1706-1708), puis la **Sardaigne** (1706-1710) et se trouvèrent en état d'interdire à nos flottes de bouger de Toulon. On en vint à ne plus oser faire le cabotage entre Cette et Marseille.

Le moment était arrivé de passer à l'exécution de la dernière partie du plan de Marlborough, de tenter une invasion en France même : on décida de l'essayer pour 1707, par deux points, dans les Flandres et en Provence. Appuyés par l'escadre de **Byng**, le prince Eugène et le duc de Savoie forcèrent **le passage du Var** le 11 juillet et arrivèrent le 25 devant Toulon que, de son côté, la flotte de Shovel attaqua du large. Mais le lieutenant général **Langeron**, l'intendant **Vauvré** et le maréchal de **Tessé** avaient remarquablement organisé la défense : pour empêcher les assaillants de les incendier avec des bombes et des boulets rouges, on avait immergé tous les vaisseaux présents dans le port, quarante, jusqu'au niveau du pont supérieur (quinze, il est vrai, ne purent être relevés) ; on avait embossé à l'entrée de la rade des bâtiments transformés en batteries flottantes et blindés avec des câbles; à défaut de troupes de terre, on avait armé les fortifications avec des officiers et des canonniers de la marine, qui luttèrent en héros; au bout de cinquante-sept jours, les Austro-Sardes, craignant d'être coupés de leur base de ravitaillement par le soulèvement des paysans, se décidèrent à la retraite, et la flotte anglaise, après les avoir couverts par une dernière et furieuse canonnade contre le front de mer, les imita le 22 août. La résistance d'une place forte barrant la seule route par laquelle ils pussent tourner les Alpes avait donc suffi à faire abandonner leurs projets aux alliés ; cette région était d'ailleurs trop excentrique, trop éloignée du centre de la vie nationale pour qu'une invasion de ce côté eût des chances sérieuses d'acculer Louis XIV à la paix. On ne pouvait y tenter que des diversions; et encore celles-ci ne devaient-elles guère se prolonger, les ressources locales étant à elles seules suffisantes pour faire face aux faibles effectifs que l'on pouvait amener par mer. Quand, en 1710, les Anglais débarquèrent à **Cette** et à **Agde**, dans l'intention de donner de la consistance au soulèvement des

Camisards dont ils s'exagéraient singulièrement l'importance, les milices de la province réussirent à les jeter à la mer, en quatre jours, sans attendre l'arrivée des troupes détachées de l'armée de Catalogne.

Tout l'effort de la coalition se porta alors sur notre frontière du Nord, où **Ramillies** (1706), **Audenarde** (1708), **Malplaquet** (1709) lui permirent de faire dans la ligne de nos forteresses une trouée qui conduisit ses troupes à cinquante lieues de Paris. C'était là, en apparence, une guerre toute continentale; le poids n'en retombait pas moins exclusivement sur les puissances maritimes, qui fournissaient une grande partie de ses troupes à l'armée commune et dont les subsides rendaient seuls possible à l'Empereur l'entretien du reste. C'est à leur richesse qu'elles devaient de pouvoir ainsi faire durer la guerre, en dépit des charges énormes qu'elles assumaient (le budget anglais s'éleva à 7 millions sterling, plus de 600 millions de nos jours), et la domination de la mer maintenait seule cette richesse intacte en dépit des sacrifices inouïs que l'on demandait à l'épargne; l'Angleterre vit alors sa dette s'élever à 16 millions sterling! Si un de leurs adversaires eût été en état d'interrompre leur commerce, l'Angleterre et les Provinces-Unies auraient dû cesser d'alimenter la caisse de guerre, et la coalition, manquant d'argent, aurait vu fondre ses armées, et le cours de ses succès s'arrêter!

La course pendant la guerre de la succession d'Espagne. — La France ne pouvant plus faire agir ses escadres, ni même les maintenir armées, il fallut en revenir à la pratique exclusive de la guerre de course, comme au temps de Louis de Pontchartrain. Plus que jamais, les ressources de la marine royale furent mises à la disposition des armateurs qui finirent par se substituer complètement au ministère, réduit à l'impuissance par le manque d'argent. On se serait cru revenu au temps où il n'y avait pas de marine royale.

Dès le début des hostilités, les Dunkerquois et les Malouins s'étaient remis à courir sus aux Anglais et aux Hollandais. La ameuse **escadre du Nord** eut encore des pages glorieuses à ins-

crire dans nos annales sous le commandement de **Saint-Pol-Hécourt**, **Forbin**, **Tourouvre**. La division de galères du bailli de **La Pailleterie**, opérant sur les bas-fonds de la côte de Flandre, rivalisa d'audace avec elle, et alla jusqu'à enlever des bâtiments de guerre fortement armés, immobilisés par le calme. Tels furent à cette époque les succès des corsaires dunkerquois et la haine qu'ils excitèrent que l'Angleterre crut nécessaire à sa sécurité, en 1713, d'exiger la démolition de ce port et le droit d'entretenir un commissaire pour veiller à ce qu'il ne fût jamais relevé.

Certains capitaines de cette époque accomplirent des exploits épiques : Jacques **Cassard** (1672-1740), de Nantes, s'en fut ravager les îles du Cap Vert, les Antilles anglaises, la Guyane, Saint-Eustache, Curaçao, et leur extorqua d'énormes rançons. **Duguay-Trouin** (1673-1736) fit mieux encore : déjà célèbre par vingt années de campagnes, il entreprit en 1710 de venger le corsaire Duclère pris et assassiné par les Portugais du Brésil : avec sept vaisseaux, sept frégates et trois petits navires portant 2.000 soldats, il partit de La Rochelle le 9 juin 1711; le 11 septembre il était devant **Rio de Janeiro** : en douze jours, il força la passe, défendue par neuf forts et une escadre, débarqua, et, malgré une armée de 10.000 hommes, investit la place; il la fit capituler et imposa une rançon de plusieurs millions au gouvernement. Cette merveilleuse affaire valut un dividende de 92 % aux capitalistes qui l'avaient commanditée et à celui qui l'avait fait réussir le grade de chef d'escadre; quoique roturier, il devait mourir lieutenant général et cordon rouge.

L'audace et le bonheur de nos corsaires permirent même un instant à notre gouvernement d'imaginer qu'il pourrait terminer la guerre par un coup de surprise. L'**acte d'union** du 6 août 1706 qui fit de l'Écosse une dépendance de la monarchie anglaise avait excité dans ce pays un vif mécontentement. On crut pouvoir en profiter pour relever la cause des Stuarts et on entreprit de faire jeter Jacques III dans son royaume, avec quelques troupes, par une division légère armée à Dunkerque. Le projet fut ébruité et quarante vaisseaux bloquèrent le port; **Forbin** sortit pourtant

et parvint jusqu'à Leith avec sa petite escadre; mais la flotte anglaise ne tarda pas à le rejoindre et il dut aussitôt reprendre le large sans que le prétendant se fût décidé à débarquer (mars-avril 1707).

Tous ces actes de vaillance ne pouvaient rien contre ce fait essentiel : les Anglais étaient maîtres de la mer. Sûrs maintenant de n'avoir plus à y rencontrer nos escadres, ils pouvaient en organiser la police presque aussi méthodiquement que celle d'un pays conquis. Aussi le succès de la guerre au commerce fut-il bien loin d'être ce qu'il avait été entre 1693 et 1697; renonçant à l'énervante pratique des convois, qui tuait l'activité commerciale, nos ennemis faisaient maintenant battre les mers en tous sens par des forces navales toujours en mouvement, reliées par de grosses frégates perpétuellement en croisière, et il était bien difficile que nos pauvres croiseurs arrivassent à passer entre les mailles de ce réseau. De 1701 à 1713, cinquante navires de guerre et trois cents corsaires furent capturés ou détruits, et les Anglais finirent par assurer à leur commerce une sécurité presque aussi grande qu'en temps de paix.

Déjà, pendant les cinq premières années de la guerre, nos pertes avaient dépassé celles de l'ennemi : onze ou douze cents navires contre mille ou onze cents ! A partir de 1709, les alliés n'eurent même plus besoin de donner la chasse à nos corsaires : sûrs d'être pris dès qu'ils paraissaient en mer, ceux-ci ne sortaient pas plus des ports que nos bâtiments de commerce.

C'était au contraire la France dont la navigation était complètement interrompue et qui en était atteinte jusque dans son activité la plus indispensable; nous ne recevions plus rien de l'étranger, au moment même où les besoins de nos armées, la ruine de notre agriculture et de notre industrie auraient rendu ces secours plus désirables. Aussi demandait-on à nos marins, plus encore que de détruire les navires ennemis, de faire entrer en France quelques ressources pour la défense : plus que de ses exploits de Surinam et de Curaçao, on sut gré à Cassard d'avoir, pendant trois ans, permis à la Provence de recevoir un peu de blé de Barbarie et du Levant, et tous s'accordèrent à regarder

comme le plus utile de nos amiraux l'heureux **Ducasse** qui réussit à faire traverser sans encombre l'Atlantique à un second (1708), puis à un troisième (1711) convoi apportant à l'Espagne le tribut de ses possessions américaines. Si grand était ce service que Philippe V fit de ce fils d'un marchand de jambons de Bayonne un chevalier de la Toison d'Or.

Mais les ressources qui nous arrivaient ainsi, pour ainsi dire goutte à goutte, étaient insignifiantes en regard des besoins. Nous en étions là : privées de tout usage de la mer, bloquées sur leur propre territoire, la France et l'Espagne agonisaient : les désastres militaires n'étaient rien à côté de ce manque absolu de tout, qui interdisait même l'espoir de continuer la lutte. Jusque dans l'entourage de Louis XIV, la misère était telle que l'on oubliait les principes de l'adoration monarchique que le roi avait inculqués à son peuple. La France était non seulement vaincue, et envahie, mais ruinée, mais affamée. La défense de sa frontière du Nord n'était plus que celle d'une bête traquée.

L'Angleterre était arrivée à ce résultat sans plan préconçu, par le simple instinct qui lui avait fait deviner comment utiliser la domination de la mer qu'elle devait à la supériorité militaire de ses escadres, et maintenant c'était elle qui était la tête de la coalition, qui en faisait toute la force : elle seule soutenait cette guerre dont la France se mourait.

Fin de la guerre. — Du jour où il vit qu'il n'arriverait pas à briser l'effort de ses adversaires, Louis XIV songea à réduire ses pertes au minimum. Les premières négociations furent ouvertes en 1705; mais pendant plusieurs années, nous nous heurtâmes à un tel parti pris de haine du triumvirat qui dirigeait les conseils des alliés, qu'il fut impossible d'aboutir; Louis XIV avait beau abdiquer toute ambition, abandonner la succession, on exigeait qu'il consentît à un véritable démembrement de la France, voire (conférences de **Gertruydenberg** 1710) qu'il se chargeât à lui seul de faire la besogne des alliés, et d'installer Charles III sur le trône d'Espagne au détriment de son petit-fils.

Mais, en 1709, l'empereur Joseph Ier mourut et eut pour succes-

seur son frère Charles, le roi d'Espagne des alliés; le triomphe de nos adversaires, qui réunissait encore une fois sous le même sceptre tous les anciens domaines de Charles-Quint, allait devenir aussi dangereux pour l'équilibre européen que l'aurait été la victoire de Louis XIV; il y avait là de quoi faire réfléchir l'Angleterre et les Pays-Bas. Puis en Angleterre se produisit une révolution dans l'opinion et dans le gouvernement qui ramena ce pays à une attitude plus conciliante : le duc de Marlborough tomba en disgrâce auprès de la reine Anne, et de nouvelles élections remplacèrent le Parlement whig par un Parlement tory. Celui-ci proposa aussitôt de réagir contre la politique de guerre à outrance, pour recueillir le fruit des victoires de l'Angleterre. La conversation s'engagea entre Londres et Versailles et, comme des deux parts on ne désirait que réussir, on aboutit vite à un accord (**Préliminaires de Londres,** 8 octobre 1711). En même temps, les victoires d'**Almanza,** de **Brihuega,** de **Villaviciosa,** celle surtout de **Denain,** montraient que la France conservait une capacité de résistance qui ne permettait guère d'espérer son anéantissement complet. Bon gré, mal gré, les puissances durent suivre l'exemple de l'Angleterre, un congrès s'ouvrit à Utrecht et, de 1712 à 1715, toute une série de traités (traités d'**Utrecht,** de **Rastadt,** de **Bade** et d'**Anvers**) mit enfin un terme au conflit qui durait depuis 1701.

CHAPITRE X

L'EUROPE ET LE MONDE APRÈS LE TRAITÉ D'UTRECHT.

Les traités d'Utrecht marquent une date dans l'histoire du monde : ils constituent un règlement de comptes comme on n'en avait pas vu depuis la paix de Westphalie et, pendant près de cent ans, ils allaient rester, à part quelques modifications de détail, le pacte fondamental de l'Europe.

Les Stipulations des traités. — La question de la Succession d'Espagne, et même celle, déjà séculaire, de la rivalité entre les maisons de France et d'Autriche, étaient réglées de façon à donner satisfaction à la fois aux aspirations de Louis XIV et aux exigences des défenseurs de l'équilibre politique et économique : Philippe V était reconnu comme roi d'Espagne, et on ne lui contestait plus la possession de la monarchie ibérique, y compris ses domaines des deux Indes, mais il renonçait formellement à ses droits éventuels sur la couronne de France, et s'engageait à ne jamais nous concéder d'avantages exclusifs dans les pays de sa domination. De plus on lui enlevait les annexes européennes de l'Espagne, Pays-Bas, royaume de Naples et Milanais, qui étaient attribuées au prétendant autrichien, à l'exception de la Sicile (remplacée plus tard par la Sardaigne) dont on récompensait les services que le duc de Savoie avait rendus à la coalition.

La France, elle, se tirait de la guerre à meilleur compte qu'on n'eût osé l'espérer en 1708 ou 1709; si l'on passe sous silence quelques rectifications de frontières, elle conservait les conquêtes

du règne, et ses pertes se limitaient à la cession de territoires coloniaux, auxquels les diplomates d'alors n'attribuaient pas une grande valeur. Elle restait l'une des grandes puissances de l'Europe continentale, la plus grande même, car l'Espagne passait désormais au second plan, et l'Autriche ne s'agrandissait que de domaines éloignés, en Belgique et en Italie, qui furent toujours pour elles une gêne plus qu'un avantage, tandis que le prestige et l'influence que conférait aux Habsbourg la possession de la dignité impériale étaient fortement diminués par la grandeur croissante de nations nouvelles, arrivées alors à leur majorité politique, la Russie, la Prusse, la Sardaigne. En somme, les traités établissaient dans l'Europe centrale et occidentale cet état d'équilibre stable qu'avaient toujours rêvé les grands politiques modérés de l'école de Henri IV, de Richelieu, de Mazarin.

Quant aux puissances maritimes, à qui était dû ce résultat, elles s'en faisaient largement payer : les Provinces-Unies obtenaient le droit de tenir garnison dans les villes dites de « la Barrière » ; la France consentait à décharger leur trafic des taxes qui lui fermaient le royaume, et leur permettait d'utiliser Marseille comme base de leur navigation dans le Levant. L'Angleterre faisait reconnaître par l'Europe entière la loi successorale qu'il lui avait plu de se donner; elle recevait **Gibraltar** et **Port-Mahon** dans la Méditerranée, l'**Acadie**, **Terre-Neuve**, la **baie d'Hudson**, et **Saint-Christophe** en Amérique; une compagnie anglaise obtenait pour trente ans la concession de l'**asiento**, c'est-à-dire du trafic des nègres dans l'Amérique Espagnole; enfin, par le privilège dit du **Vaisseau de permission**, les marchands anglais étaient autorisés à envoyer tous les ans un navire de cinq cents tonneaux à la foire de Porto Bello; ils recevaient ainsi, d'une façon à peine déguisée, la faculté de faire en contrebande tout le commerce qu'ils voudraient dans les colonies espagnoles.

Esprit nouveau de la diplomatie et de la politique. — Mais il ne suffit pas d'analyser dans leur brutale sécheresse ces dispositions des traités pour en voir l'importance véritable. En réalité, ils marquent l'avènement d'une tendance nouvelle dans la

façon de concevoir et de conduire les affaires humaines : tandis que jadis c'étaient des arrangements dynastiques, régis par le même droit que les transactions entre les particuliers, qui déterminaient la grandeur des États et la destinée des peuples, ce sont maintenant les volontés et les intérêts des nations elles-mêmes qui vont être les ressorts essentiels, les premiers moteurs de la politique ; par les traités d'Utrecht, l'Europe a dû reconnaître à l'Angleterre et à l'Espagne le droit d'avoir les gouvernements de leur choix, et c'est aussi en vertu des convenances nationales, non des droits héréditaires, que se sont opérées les répartitions de territoires : leur objet véritable a été de garantir aux peuples la satisfaction de leurs intérêts essentiels, non de satisfaire l'ambition des familles souveraines.

Cette révolution en a entraîné une autre : dans le monde nouveau qui était depuis deux siècles en train de s'organiser, les intérêts matériels prenaient une place chaque jour plus grande ; aussi fut-ce surtout un équilibre économique que ces traités tendirent à établir au profit des vainqueurs, ce furent des avantages économiques qui récompensèrent ceux dont l'effort avait empêché la France d'instaurer son hégémonie sur le monde. Il convient donc d'examiner, pour bien comprendre les résultats de ces trente années de guerre, non pas les répartitions de quelques cantons européens entre les princes de la maison de Bourbon ou ceux de la maison de Habsbourg, mais la situation économique, commerciale et maritime dans laquelle se trouvaient vers 1715 les principales puissances qui avaient été engagées dans le conflit.

Les Provinces-Unies avaient été du côté qui l'avait emporté ; c'étaient pourtant elles qui, en réalité, sortaient le plus diminuées de la lutte dans laquelle elles avaient pourtant joué un rôle honorable : telle était la conséquence de ces événements de 1672 qui avaient donné la première place dans l'esprit de la nation et de ses chefs à la crainte, à la terreur de l'invasion ; pendant quarante ans, les Hollandais n'avaient pensé qu'à se mettre à l'abri d'une nouvelle apparition des Français sur la rive gauche du

Rhin : pour y arriver, ils avaient dépensé des sommes qui, même pour eux, étaient énormes; ils avaient mis sur pied jusqu'à 150.000 hommes, le double, proportionnellement à la population, de ce qu'eut alors la France ; la flotte avait souffert de cette attention exclusive donnée à l'armée, et, malgré les efforts des amiraux formés à l'école de Ruyter, elle avait vu sa valeur et surtout ses effectifs décroître dans des proportions inquiétantes : ce pays, qui avait jadis tenu tête à la France et à l'Angleterre réunies, ne put s'engager lors de l'alliance de 1686 à mettre sur pied qu'une flotte égale aux 3/5 de la flotte anglaise ; pendant la guerre de Succession, il n'eut jamais plus de cinquante vaisseaux en mer; dans la période de détente qui suivit le rétablissement de la paix générale, le desir de réduire les charges publiques accrut encore le mal et, en 1740, on n'avait que 29 vaisseaux, délabrés et démodés.

Une cause de faiblesse plus redoutable encore était la sorte de dépression de l'esprit politique qui se manifesta alors dans tous les actes du peuple néerlandais : dominés par la conviction que leur premier devoir était de se garder contre l'ambition de la France, les États Généraux oublièrent complètement la profonde, l'irréductible opposition qui existait entre leurs intérêts et ceux des Anglais. L'alliance des deux pays devint, en grande partie d'ailleurs du fait de Guillaume d'Orange dont cela servait l'ambition, une véritable vassalité des Pays-Bas; en toutes circonstances leur gouvernement obéit docilement aux mots d'ordre venus de Londres et n'eut plus aucune politique propre ; lors des négociations d'Utrecht, son seul souci fut de conserver et de renforcer la fameuse « **Barrière** » qui couvrait sa frontière du Sud; et malgré ces garanties telle était la hantise de ce spectre de l'invasion française que l'alliance subsista, aussi étroite, aussi exigeante qu'aux jours de 1690 et de 1702 : les Pays-Bas n'étaient plus vis-à-vis de l'Angleterre qu'une *chaloupe dans le sillage d'un vaisseau de ligne;* ils avaient cessé de compter dans l'Europe des hommes d'État.

La décadence économique ne tarda pas à suivre la décadence politique; déjà la guerre avait durement éprouvé le commerce et

la marine; on n'avait pu, à bien des moments, assurer qu'une protection insuffisante aux navires marchands et l'armement hollandais avait laissé son importance décliner, dans la Méditerranée surtout. Ce pays voyait en même temps sa situation diminuée de tous les succès de l'Angleterre; ses échanges, sa navigation ne faisaient plus de progrès; ses gouvernants négligeaient les intérêts commerciaux; quand par hasard ils y songeaient, comme dans les négociations de 1713, l'énergie manquait à leurs nationaux pour en tirer parti; fatigué par l'admirable effort qu'il venait de soutenir pendant cent ans, ce peuple commençait à penser bien plus à jouir des richesses qu'il avait accumulées qu'à en acquérir de nouvelles : ses belles colonies lui assuraient l'opulence sans qu'il eût à s'en occuper; peu à peu, il les négligea; l'indolence et l'incurie envahirent toutes les parties de l'administration; le jour finit par venir, au milieu du XVIII^e^ siècle, où la Compagnie des Indes cessa de servir des dividendes à ses actionnaires. Grâce à ses deux siècles d'activité, la Hollande restait une nation riche, entre toutes, le grand marché de l'argent et du crédit; elle n'avait plus les moyens et l'envie d'aspirer à la maîtrise des mers et du commerce.

C'était à l'**Angleterre** qu'était passé ce rôle. Ce pays sortait formidablement grandi de la crise intérieure et extérieure de cinquante ans qu'il venait de traverser. Sous la dynastie de Hanovre, montée sur le trône en vertu de l'**acte d'établissement** de 1705, il allait voir fonctionner enfin normalement le gouvernement qui lui convenait entre tous, le parlementarisme; n'ayant plus à s'occuper de convulsions intérieures (car les jacobites n'avaient aucune existence réelle), il pouvait maintenant jouir en paix de tous les avantages de sa situation insulaire : l'**Écosse**, qui, sans être un danger, avait toujours été pour ses voisins un élément d'inquiétude, pour leurs ennemis un auxiliaire précieux, qui, encore au temps de la Révolution, avait contraint l'Angleterre à détourner vers une guerre terrestre une partie des ressources qui auraient dû être employées à son expansion maritime, l'Écosse faisait maintenant partie intégrante du **Royaume-Uni de la Grande-**

Bretagne. N'ayant plus même la possibilité de s'agrandir par terre, cet État allait nécessairement se tourner du côté de la mer. La marine à qui il devait sa gloire et sa grandeur était pour lui ce que l'armée était pour les autres nations de l'Europe, la manifestation même de sa puissance et la garantie de son indépendance. Supérieure par le nombre de ses vaisseaux à celles de toutes les autres puissances réunies, elle disposait seule d'un personnel aguerri, formé par la guerre et la navigation, capable d'en tirer tout le parti possible. Telle était la certitude de sa supériorité qu'aucun autre État n'aurait osé l'affronter de gaieté de cœur : ceux que les circonstances y contraignirent au cours du demi-siècle qui suivit eurent toujours la conviction qu'ils couraient à l'écrasement. On peut dire sans exagération que si, vers 1660, l'Angleterre était déjà une grande puissance maritime, elle était maintenant la puissance maritime par excellence, la seule : en face d'elle, les autres n'existaient pas.

A quoi allait-elle employer la force qu'elle s'était ainsi donnée? Pas un instant, malgré les possessions que ses rois conservaient en Allemagne, elle ne songea à reprendre ses visées du Moyen Age, à se tailler un domaine sur le continent. L'expérience lui avait appris qu'il y avait d'autres gloires que l'extension territoriale! Si elle continua à surveiller jalousement les puissances européennes, à intervenir dans tous leurs conflits, comme pour appliquer la vieille devise : *qui je défends est maître!* ce fut parce qu'il importait à sa sécurité de maintenir l'état de choses créé à Utrecht, parce qu'il ne fallait pas que l'un quelconque des États du continent redevînt capable de lui disputer sa situation privilégiée parmi les nations. Mais la seule grandeur qu'elle ambitionnât était la grandeur commerciale; déjà la sécurité que lui avait assurée sa marine pendant la guerre de la Succession d'Espagne lui avait permis de supplanter sur tous les marchés ses concurrents possibles, Français et même Hollandais; elle nous dépassait à Smyrne et dans le Levant; par Gibraltar, Mahon, Livourne, elle allait drainer une grande partie du trafic de la Méditerranée Occidentale; depuis le traité de Methuen (1708), le Portugal s'était lui-même réduit à n'être qu'une dépendance économique de l'empire

britannique; l'Espagne, incapable à la fois de suffire à ses besoins et de fermer ses frontières à la contrebande, n'était pas dans une situation sensiblement différente; aussi bien avait-on exigé de Philippe V qu'il s'engageât à accorder pour toujours aux produits anglais **le traitement de la nation la plus favorisée**; dans le Nord, l'amitié de **Pierre le Grand**, soigneusement cultivée et exploitée, allait créer entre la Russie et la Grande-Bretagne une union économique qui dura plus d'un siècle! Le rôle de commissionnaires universels qui avait enrichi les Hollandais passait aux Anglais; leurs navires dépassaient en nombre ceux de leurs rivaux; en soixante ans, leurs échanges avaient doublé! et tous avaient la certitude que cela continuerait, la confiance la plus absolue dans l'avenir de la race et de l'État britannique. L'Echiquier, qui ne trouvait pas de prêteurs à 8 % en 1694, réduisit son intérêt à 4 %, à 3 % et vit les rentes sur l'État atteindre le pair en 1732.

Aussi le peuple tenait-il férocement à tout ce qui pouvait accroître encore l'activité commerciale et maritime. L'Acte de Navigation, qui lui avait donné l'impulsion première, était considéré comme le fondement même de la grandeur nationale; et l'on s'indignait de voir la France, qui n'achetait rien à l'Angleterre, tirer d'elle des sommes considérables pour des vins et des modes, « dont on aurait bien pu se passer! » Cette prospérité de notre trafic chez eux exaspérait les Anglais, et nulle part, à aucune époque, l'ardeur protectionniste ne s'est exaltée à des mesures aussi excessives que celles qui furent alors prises contre nous : on fit payer à nos vins 1.072 livres par barrique, à nos soieries 117 %, à nos livres 195 % de leur valeur! Quand les torys s'avisèrent, en 1713, de négocier avec nous un traité de commerce, fort avantageux, puisqu'il supprimait le droit de 50 sous par tonneau et rétablissait les tarifs de 1664, l'indignation fut telle qu'il fallut dissoudre le Parlement et que, malgré cela, on ne put arriver à mettre le traité en vigueur. La guerre douanière continua et ses effets furent extraordinaires : les vins de France disparurent de la consommation anglaise et les échanges, qui étaient de 41 millions en 1686, tombèrent à 22 en 1716. C'était ce que desiraient les patriotes anglais : *peu leur importait que leurs marchands fis-*

sent de bonnes affaires, si d'autres nations y avaient part ; ce n'était pas assez qu'ils fussent les premiers négociants du monde, il leur fallait qu'ils fussent les seuls.

Or il était un commerce, le plus profitable de tous, qu'il leur importait d'accaparer, encore plus que celui d'Europe : c'était celui de l'Amérique et des Indes. Les colonies, florissantes déjà, qu'ils y avaient créées, ne leur suffisaient pas : car elles étaient situées dans les parties tempérées des nouveaux mondes et non dans les pays privilégiés qui produisaient les denrées exotiques et les métaux précieux, auxquels les hommes de cette époque attribuaient l'importance que l'on sait.

Ces contrées étaient la possession de l'Espagne. Aussi l'opinion anglaise était-elle d'accord pour vouloir que ce vaste champ d'exploitation fût ouvert au commerce et à l'industrie britanniques, tout au moins qu'aucune autre nation n'y fût admise à leur détriment. Ce fut une des causes principales de l'ardeur avec laquelle la nation se lança dans la guerre de la Succession d'Espagne. Les circonstances, la nécessité de songer d'abord à maintenir l'équilibre européen n'avaient encore une fois pas permis de réaliser le rêve d'Elisabeth et de Cromwell, de transformer les colonies espagnoles en un empire anglais. Pourtant, par les stipulations commerciales d'Utrecht, une large brèche allait être ouverte dans le rempart de prohibitions par lequel les Espagnols prétendaient se réserver la jouissance des pays découverts par leurs ancêtres.

Mais cela ne devait pas suffire à l'avidité britannique, et la grande question qui se posait maintenant était de savoir si les Anglais réussiraient à étendre encore les avantages que leur conféraient ces traités, ou si les autres nations arriveraient à opposer une barrière à leurs ambitions croissantes. Car déjà il ne s'agissait plus de la domination et de l'exploitation de l'Amérique Espagnole : le monopole de l'approvisionnement du monde apparaissait comme le but final des efforts de l'Angleterre.

La force seule pourrait en décider, car l'importance même des conséquences économiques des stipulations d'Utrecht allait ouvrir les yeux des diplomates et des gouvernements. A la notion d'un équilibre politique de l'Europe, qui depuis Richelieu était celle de

tous les grands hommes d'État, venait se superposer celle d'un équilibre économique de l'univers : l'ambition de l'Angleterre de dominer le monde par la navigation, le commerce, l'industrie, la colonisation, se révélait comme plus dangereuse encore que les rêves un peu vagues d'empire militaire de l'Espagne et de la France. De nouveaux conflits étaient donc à prévoir tant que l'œuvre inconsciemment entreprise par le peuple anglais serait inachevée et qu'il resterait une puissance capable de s'y opposer.

Celle-là ne pouvait être ni la Hollande réduite au demi-asservissement que nous avons vu, ni l'Espagne, que tous les efforts des Bourbons ne purent relever de son irrémédiable abaissement. Mais **la France** gardait une apparence et une réalité de grandeur qui en faisaient le champion naturel de l'indépendance des mers. Après tout, elle sortait à certains égards presque victorieuse de la lutte qu'elle venait de soutenir pendant cinquante ans contre l'Europe : son prétendant l'emportait, et des princes français allaient, jusqu'à nos jours, régner sur l'Espagne. Par malheur ce n'était là qu'un dehors flatteur; en fait, les puissances maritimes avaient mis à la reconnaissance de Philippe V des conditions qui rendaient la séparation politique et économique des deux pays plus complète qu'elle n'avait jamais été : dès 1715, sous le gouvernement du cardinal **Alberoni**, l'Espagne adoptait une ligne de conduite qui, loin de servir nos intérêts et de la rapprocher de nous, devait à la fois nous opposer à elle et fournir à l'Angleterre l'occasion de nouveaux et faciles succès.

La véritable puissance de la France n'était donc pas dans cette alliance dynastique : elle était dans la richesse solide que notre pays devait aux ressources de son terroir et au nombre de ses habitants, dans la force de son armée, qui restait un facteur fondamental de toutes les combinaisons diplomatiques; mais, si c'était assez pour lui assurer une place au premier rang pour les nations de l'Europe, cela ne suffisait pas pour lui permettre de se faire leur champion contre les dangers dont l'avidité démesurée de l'Angleterre menaçait leur indépendance : dans une lutte dont la domination des océans devait être le prix et le moyen, c'était

à d'autres éléments de force qu'il fallait demander le succès.

La marine française était affaiblie et humiliée ; mais Colbert avait montré comment une flotte capable de suffire à tous les besoins pouvait surgir du néant, dans un pays comme la France. Il ne pouvait d'ailleurs être question, pour commencer, d'une guerre, à quoi personne ne songeait, mais, bien plutôt d'une lutte pacifique, d'une concurrence à organiser pour disputer à l'Angleterre le monopole de l'exploitation des mondes lointains : une marine marchande active et prospère pouvait seule nous y assurer le succès, comme elle seule aussi pouvait être la base de cette reconstitution de notre puissance navale qui, le jour venu, nous permettrait de reprendre les armes avec l'espoir de la revanche. Il importe donc avant tout, si l'on veut se rendre un compte exact de l'état de l'Europe et des chances des divers partis au lendemain de 1715, de connaître la situation de la marine et du commerce de la France à la fin du règne de Louis XIV.

Elle était lamentable : *il apparaissait une banqueroute générale de la nation*, et point n'est besoin de rappeler les Mémoires des Intendants, Fénelon, Vauban, Boisguillebert, pour imaginer à quel point pouvait être épuisé le royaume à qui l'on avait demandé, pendant un demi-siècle, de suffire à toutes les charges de guerres comme celles de Louis XIV. Les campagnes étaient vides d'hommes, les champs en friche, la misère et la famine en permanence partout. Mais il est dans la nature de telles détresses, fruit naturel de la guerre et des crises politiques, de se réparer facilement ; quelques années de paix et de sécurité peuvent les transformer en une véritable prospérité, si les instruments du travail national subsistent, si le gouvernement a su les entretenir pour servir un jour au relèvement du pays.

C'était là la tâche qui s'était imposée à Pontchartrain et à ses successeurs au Contrôle général, et il faut dire à la louange de ces grands « commis » formés à l'école de Colbert qu'ils se crurent tenus d'honneur à développer par tous les moyens l'activité de notre commerce et de notre industrie. L'œuvre de Louis de Pontchartrain surtout ne manque pas d'originalité ; il eut le courage (car c'en était un) de réagir contre la croyance de

son prédécesseur à la vertu des compagnies et contre sa tendance à tout faire par voie d'autorité ; au lieu de rudoyer les commerçants, il les consulta, encouragea leurs initiatives ; pour leur permettre de provoquer les mesures utiles au trafic, il généralisa l'utile institution des **chambres de commerce** (1700-1701), il donna au **conseil du commerce** son organisation définitive, en le composant de **députés** élus par elles pour les représenter auprès du roi ; l'un de ces députés, **Mesnager**, fut un des négociateurs des traités d'Utrecht. Pontchartrain eut même quelques velléités de se laisser convaincre par les négociants, partisans, par instinct, de la liberté des échanges, de « *revenir de la maxime* « *de M. Colbert qui prétendait que la France pouvait se passer de* « *tout le monde et qui voulait encore obliger les étrangers à* « *recourir à nous* ». Pourtant, dans l'ensemble, on continua à appliquer les idées d'organisation du commerce chères à Colbert et on tendit de plus en plus à transformer le trafic en une sorte d'entreprise nationale, surveillée et régie avec le luxe de fonctionnaires qu'il y avait partout : directeurs, syndics, intendants, etc... Le commerce du Levant, en particulier, devint une véritable administration, paperassière et formaliste, dont Forbonnais critiqua vivement la réglementation, excessive et gênante.

Toutes ces mesures, même peu judicieuses, témoignaient d'une bonne volonté qui aurait pu avoir d'heureux effets si elle avait été libre de s'exercer. Mais, pendant la guerre, il était inutile de songer à encourager le commerce ; le protéger aurait mieux valu, et l'on sait que la faiblesse de notre marine ne le permit pas ; dans la Méditerranée, où pourtant nous eûmes toujours, même pendant la guerre de Succession, des forces navales qui nous assurèrent une sécurité relative, 1.755 navires assurés à Marseille furent pris de 1701 à 1713, et le chiffre de nos échanges avec le Levant tomba à 3 millions ! Dans l'Océan, ce fut l'anéantissement ; on dut, en pleine guerre, autoriser l'entrée dans nos ports de navires hollandais pour nous fournir de certaines denrées indispensables.

Après la suspension des hostilités pourtant, la renommée de nos

produits, qui s'était maintenue, nous valut une certaine reprise des affaires : le chiffre de nos échanges en 1716 fut de 215 millions, (93 aux importations, 122 aux exportations). Dans le Levant, notre vieille alliance avec les Turcs et une organisation nouvelle et rationnelle des **consulats**, nous permirent même de dépasser les Hollandais, de rejoindre presque les Anglais : dès 1714, nous y fîmes pour 23 millions d'affaires et nous n'allions pas tarder à retrouver là les chiffres du temps de Henri IV.

Mais si ce relèvement de notre commerce servit notre industrie, à laquelle il fournit des débouchés lucratifs, il ne put réveiller l'activité de notre marine marchande. Les navires perdus dans la dernière guerre ne se remplacèrent que très lentement; Marseille, qui avait 94 bâtiments en 1670, n'en avait encore que 56 en 1726. C'étaient des Hollandais ou des Anglais qui transportaient nos marchandises. L'espoir de regagner l'avance que nos rivaux avaient prise nous était défendu, leur réputation et leur crédit étaient trop établis pour que nous pussions songer à leur enlever un fret qui ne nous aurait pas été exclusivement réservé.

Cependant il était un commerce que les lois et les usages nous permettaient de leur interdire, que nous pouvions réserver à notre armement : c'était celui de nos propres colonies, et, comme on sait, le commerce colonial était justement celui que l'on appréciait le plus alors, et pour les gros bénéfices qu'il rapportait, et pour les chances d'avenir qu'il promettait. Or, il se trouvait que, grâce à la clairvoyance de nos hommes d'État et à la vaillance de nos compatriotes, nous étions les maîtres d'un empire colonial qui, par son étendue et ses ressources, était infiniment supérieur à ce que possédaient nos rivaux; nous retrouvions donc là les éléments de ce relèvement commercial et maritime que par ailleurs tout semblait nous interdire; mais par là aussi nous nous retrouvions en compétition avec les Anglais, puisque, eux aussi, à la même époque, se lançaient dans la voie de l'expansion coloniale qui devenait le principal objet de leur ambition.

Les traités d'Utrecht ne terminaient donc pas tout : ils établissaient l'équilibre de l'Europe, l'absolue indépendance de l'An-

gleterre à l'égard de la politique continentale, sa supériorité maritime et commerciale sur les autres puissances; ils ne décidaient pas de la possession des pays extra-européens, — au moment où pour la France et l'Angleterre l'exploitation de ces riches domaines devenait un élément essentiel de prospérité et même d'existence. De nouveaux conflits étaient possibles, fatals; après avoir combattu pour être la grande puissance maritime, l'Angleterre allait combattre pour être la grande puissance coloniale. Mais son triomphe dans cette première passe lui était déjà un gage, une certitude qu'elle l'emporterait aussi dans cette seconde partie d'une lutte pour elle vitale.

LIVRE III

LA LUTTE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE POUR L'AMÉRIQUE ET LES INDES AU XVIII[e] SIÈCLE.

CHAPITRE PREMIER

COMMENCEMENTS DE L'EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS, SOUS LOUIS XIV.

I. La politique coloniale.

Les origines de notre grandeur coloniale ne remontent guère plus haut que le XVII[e] siècle. Les rares tentatives que nous avons signalées sous François I[er] et Henri II ne représentent en effet que des aventures singulières, inspirées par la curiosité et le desir de faire fortune; le gouvernement et surtout la nation n'y avaient aucune part, et il est difficile d'y trouver la moindre trace de vues concernant l'utilité générale.

A. **Le règne de Henri IV.** — L'exemple de l'Espagne, des Pays-Bas finit pourtant par éveiller l'attention et l'avidité de nos ancêtres, et le mouvement qui entraînait toute l'Europe vers l'exploitation des Nouveaux Mondes eut enfin, au début du XVII[e] siècle, quelques adeptes en France.

Quelques-uns seulement : il faut bien le dire, la richesse et le charme de notre pays, la vie facile et large qu'il semble aisé de s'y assurer par la seule exploitation de ses richesses naturelles, ont fait longtemps considérer chez nous comme une folie cette passion d'aller chercher au loin une grandeur chimérique.

Hors des coureurs d'aventures, et certains politiques dont l'esprit audacieux devançait l'avenir, la nation française est toujours restée casanière et tranquille, modeste dans ses goûts et timide dans ses ambitions, dès qu'il ne s'agissait pas de gloire militaire et de conquêtes européennes; nos hommes d'État les plus clairvoyants ont souvent partagé ce sentiment : « *Nous ne pouvons*, disait Sully, *conserver de telles conquêtes, comme disproportion-* « *nées au naturel des Français que je reconnais, à mon grand regret,* « *n'avoir ni la persévérance, ni la prévoyance requises, mais qui ne* « *portent ordinairement leur vigueur, leur esprit et leur courage qu'à* « *la conservation de ce qui les touche de proche en proche.* »

Si donc, à certaines époques, la France s'est appliquée à l'œuvre coloniale, si elle a pu y obtenir des succès qui ont balancé ceux des autres nations, elle a pu le faire seulement grâce à l'initiative de quelques individus qui lui ont imposé leur volonté. Henri IV aurait voulu être de ceux-là. Mais tout lui manquait, marine, argent, hommes; tout ce qu'il put faire fut de témoigner sa sympathie à l'action coloniale, d'encourager les initiatives audacieuses, de pousser bourgeois, financiers, grands seigneurs, à former des sociétés pour le commerce lointain. Les projets furent nombreux, et les commencements d'exécution ne manquèrent pas; mais ce ne fut là qu'un enthousiasme passager, et les Compagnies disparurent les unes après les autres pendant la Régence : les affaires de France, plus lucratives, passionnaient les esprits, et, Henri IV mort, il n'existait aucune autorité qui se ouciât de ramener l'attention vers l'œuvre d'expansion lointaines.

B) **Richelieu.** — Richelieu au contraire fut un partisan aussi déterminé de l'expansion coloniale que de l'expansion maritime. Il croyait la grandeur de la France intéressée à la formation d'établissements lointains, — parce qu'ils contribueraient au développement de la marine et du commerce, — parce qu'ils répandraient la *gloire* du roi parmi les nations étrangères, — parce qu'ils vaudraient au royaume un accroissement de richesse et de puissance — et même parce qu'ils augmenteraient le nombre des sujets du roi.

Plus encore que celui de l'Espagne et du Portugal, l'exemple des Pays-Bas lui semblait convaincant, et c'était sur lui qu'il aurait voulu qu'on se réglât pour organiser le trafic à l'aide de **Grandes Compagnies** : « *Il n'y a point*, disait-il, *de meilleure méthode que de* « *le faire en société comme les Hollandais ; car un particulier, quel-* « *que opulent qu'il peut être, ne le saura longtemps soutenir tout seul,* « *outre que les choses ne font plus sagement qui sont dressées et con-* « *duites par le conseil de plusieurs ayant mêmes intérêts et mêmes* « *fins.* » Mais ces vues ne purent avoir raison du génie individualiste de notre race : ni les Hollandais de la **Nacelle de Saint-Pierre fleur-delysée** et de la **Compagnie du Saint-Esprit** (1626-1628), ni les Parisiens de la **Compagnie des Cent Associés** ou du **Morbihan** (1626-1627) ne réussirent à faire approuver leurs statuts : ces grandes entreprises n'arrivèrent pas à s'organiser, même sur le papier.

Richelieu voulait aboutir quand même, exécuter le plan que **Razilly** lui avait soumis en 1626 : s'établir fortement en Nouvelle-France, s'assurer l'exploitation des Indes Occidentales, de l'**Eldorado**, développer nos relations avec l'Afrique, quitte à délaisser les Indes Orientales, où les Hollandais et les Portugais étaient trop forts. Abandonnant ses projets grandioses du début, il s'efforça de réunir en des sociétés plus modestes des gens qui s'intéresseraient à telle ou telle branche du commerce lointain ; on fournirait ainsi les ressources nécessaires aux bons serviteurs qui, pour leur compte, avaient déjà sur certains points obtenu des résultats appréciables : la Compagnie des **Cent Associés** se transforma, dès 1627, en une Compagnie de la **Nouvelle-France** ; il y eut une compagnie de **Saint-Christophe** (1627), puis des **Iles de l'Amérique** (1635 et 1642), une compagnie du Cap Nord (pour la Guyane (1638), des Compagnies **du Nord** (pour le Spitzberg), de **Sénégambie**, de **Guinée**, d'**Orient** (1642).

Mais à ces sociétés il fallait des capitaux : Richelieu eut beau tout mettre en œuvre pour exciter dans l'âme des Français la jalousie des richesses que les Hollandais devaient au commerce colonial, il n'arriva pas à trouver des actionnaires : les bourgeois aimaient mieux employer leur argent à acheter des charges judiciaires ou administratives, et les fonds sociaux furent toujours

ridiculement insuffisants : 300.000 livres pour la Nouvelle-France, 45.000 pour les îles ! Avec de si maigres ressources, l'action des Compagnies fut insignifiante : si les colonies subsistèrent, ce fut par l'énergie et les talents de ceux qui les avaient fondées, et par l'assistance intermittente qui leur vint du gouvernement.

La Régence. — Ce secours leur manqua bientôt : pendant la minorité de Louis XIV on n'eut plus le loisir de penser aux colonies, qui se trouvèrent abandonnées à elles-mêmes; quelques-unes purent vivre sur leur propre fonds, grâce à l'industrie de certains de leurs occupants, qui en devinrent les maîtres : les Jésuites au Canada, les *seigneurs* aux îles; d'autres furent accaparées par des spéculateurs; vers 1660, il semblait que la France n'eût plus d'empire colonial et ne se souciât pas d'en avoir.

C) Colbert. — Le système colonial. — Tout dut changer lorsque commença le gouvernement personnel de Louis XIV : en dépit de ce que l'on a prétendu, le roi ne prit pas de lui-même un intérêt très vif à la colonisation; mais Colbert en fit un article essentiel de son programme. Richelieu avait été un colonisateur d'instinct et de sentiment : il avait voulu que la France eût des colonies, en quelque sorte par imitation, parce que les Pays-Bas en avaient et leur devaient une puissance incomparable; Colbert fut un colonisateur par raison et par système : la France dut avoir des colonies parce que cela était indispensable à sa prospérité économique, telle que le ministre voulait la créer. Les populations européennes, en effet, ne pouvaient plus se passer des productions des pays tropicaux ; s'il nous fallait les tirer de l'étranger, ce serait de l'argent qui sortirait du royaume, le pire des malheurs, selon les conceptions mercantiles chères à Colbert; si au contraire nous arrivions à les produire dans des annexes extérieures, dans des sortes de fermes de la France, ou à les acheter directement aux producteurs, non seulement il ne nous en coûterait rien, mais nous développerions notre marine, notre industrie, notre activité; bien plus, nous aurions les moyens d'en faire un utile commerce, nous procurant un bénéfice en argent, avec les autres nations. Rien ne pouvait donc être plus avanta-

geux que la fondation de tels établissements, **Plantations** ou **Comptoirs**; créés uniquement en vue du commerce, leur développement devait être assujetti à des lois sévères qui commencèrent alors à se définir et qui ont constitué ce que l'on a appelé le **système colonial**, ou plus exactement le **système de l'exclusif** : les colonies ne devaient exister que **pour la métropole et par elle**; tout ce qu'elles produisaient devait lui revenir, tout ce qu'elles consommaient devait en provenir, tout le transport de leurs marchandises devait se faire sous pavillon national, toute l'industrie dont elles seraient la base devait être réservée à la métropole. La production des précieuses **denrées coloniales** serait l'unique objet de leur organisation politique et sociale. Colbert en vint à considérer **la traite**, qui fournissait des bras aux cultures, comme le plus utile, le plus **louable** des trafics, à refuser toute valeur aux territoires qui, comme le Canada ou l'Afrique du Nord, auraient eu les mêmes productions que la mère patrie!

Les Compagnies. — Mais comment fonder ces établissements? Toujours dominé par l'exemple des Hollandais, Colbert crut encore que le meilleur moyen serait de constituer de grandes compagnies, disposant d'immenses capitaux, auxquelles on garantirait le monopole de l'exploitation des terres lointaines, et la protection du roi. Dès 1664, il créa la **Compagnie des Indes occidentales** et la **Compagnie des Indes orientales** : à la première, qui eut le centre de ses opérations au **Havre**, un capital de six millions, toute l'Amérique du Nord, de la Floride au Canada, le pays compris entre l'Orénoque et l'Amazone, les Antilles, toute la côte d'Afrique, du Cap Vert au cap de Bonne-Espérance. A l'autre, qui eut le port de **Lorient**, un capital de quinze millions, la navigation *au delà des caps* Horn et de Bonne-Espérance, l'exploitation des Indes et de la Chine. Toutes deux eurent d'immenses privilèges, un empire dans l'avenir, avec le droit de lever des armées et des flottes, de nommer des magistrats et des administrateurs, de faire des lois et des traités, et, pour le moment, un monopole absolu, des primes à l'exportation et à l'importation, et même des avances.

Pour former ces compagnies, surtout la seconde, Colbert employa tous les moyens : il fit répandre dans le public de véritables prospectus rédigés par des académiciens à ses gages, sollicita, pressa, extorqua les souscriptions; les princes, les grands, les fonctionnaires furent invités à prendre des actions; les procédés employés pour donner aux Français la vocation coloniale furent si vifs que l'on en vint dans le public à regarder l'émission comme une sorte d'impôt ou d'emprunt forcé.

En dépit, ou peut-être à cause de cette pression, le succès fut médiocre; personne ne crut à la réalité des bénéfices promis, tout le monde se déroba : sur quinze millions demandés pour la Compagnie des Indes Orientales, onze seulement furent souscrits; il n'en rentra pas neuf! la Compagnie des Indes Occidentales perdit quatre millions en un an, et se vit réduite aux expédients; celle des Indes Orientales, plus heureuse, distribua huit dividendes... payés par des emprunts! Aucune des deux ne réalisa l'objet qu'on s'était proposé.

La Régie directe. — Colbert fit alors preuve d'une rare souplesse d'esprit : renonçant à un système que l'expérience condamnait, il supprima la Compagnie des Indes Occidentales en 1674 et permit à celle des Indes Orientales de borner son activité à des opérations de pur négoce. La colonisation devint une affaire d'État : le but en était toujours exclusivement commercial, mais le roi acceptait de faire les frais du premier établissement, et en abandonnait les produits à venir à ses sujets. Toutefois, pour l'exploitation de certaines branches du domaine colonial, susceptibles d'un rendement immédiat (commerce des fourrures, traite des noirs, etc...), on continua à faire appel au concours de sociétés (compagnies de l'Acadie, du Sénégal, de Guinée, etc...)

Ce fut désormais le ministère de la marine qui assuma la direction de l'œuvre coloniale; ainsi se créa une solidarité qui a duré jusqu'à nos jours et qui a beaucoup contribué à faire de nos marins les agents les plus actifs de notre colonisation. Avec son puissant esprit, systématique et autoritaire, Colbert donna à l'organisation de ces établissements une unité, une cohérence

merveilleuses : tout fut subordonné au rendement commercial, et le **Code noir** (1685), qui avait pour objet la multiplication des travailleurs et le progrès des cultures, devint la charte véritable des colonies. En même temps Colbert réussissait à faire tourner les succès de notre politique à la grandeur de l'empire qu'il avait fondé : à Nimègue, par exemple, ce furent des concessions coloniales qui payèrent les victoires de notre flotte. En 1685 nous possédions le Canada, l'Acadie, la moitié des Antilles, la Guyane, de nombreux comptoirs en Afrique, dans l'Océan Indien, dans l'Indoustan.

D) **Après Colbert.** — Colbert pouvait mourir : son œuvre ne serait pas abandonnée. Trop d'intérêts étaient engagés dans les entreprises de commerce lointain pour que l'on pût songer à les sacrifier; dans le personnel gouvernemental, dans les bureaux de la marine s'était créée, enracinée la conviction que l'expansion coloniale était un élément indispensable de la grandeur du royaume. Aussi, jusqu'à la chute de la monarchie, allait-on docilement, servilement, continuer à appliquer les idées du grand ministre, souvent sans chercher à les comprendre : le *système* devint comme une sorte d'évangile de la colonisation, dont on ne pouvait s'écarter sans être un mauvais citoyen. Les colons eurent beau protester, s'**insurger** contre l'exclusif, le régime douanier se fit chaque jour plus rigoureux, plus absolu; — les négociants s'obstinèrent vainement à affirmer que *la liberté est l'âme du commerce :* on continua à accorder de nouveaux monopoles, à former de nouvelles compagnies; — Seignelay et les Pontchartrain eurent à faire face en Europe aux pires difficultés : l'expansion continua pourtant, la vallée du Mississipi fut réunie à celle du Saint-Laurent, le commerce de la Chine compléta celui de l'Inde !

Cependant, dans cette seconde partie du règne, un objet nouveau, plus considérable encore, vint se proposer à l'ambition de nos colonisateurs; le commerce d'Amérique, que nous n'avions pu jusque-là faire que par contrebande, apparut alors comme devant tomber à brève échéance entre nos mains, ouvertement

et entièrement. Que les vues de Louis XIV sur la succession d'Espagne aboutissent et nous serions reçus dans les colonies espagnoles, en alliés, en amis ou en suzerains! Dès lors, le but de notre politique coloniale fut avant tout de préparer l'annexion au moins économique de l'Amérique espagnole. Nous fûmes sur le point d'y réussir : pendant toute la guerre de Succession ce fut notre marine militaire qui assura la défense des biens de Philippe V, ce furent nos armateurs qui se chargèrent de faire le trafic de ses possessions d'outre-mer. En quinze ans, des sommes énormes entrèrent ainsi dans le royaume, deux cents millions, dit Forbonnais, quatre cents, dit un député de Saint-Malo.

Ce fut précisément cet accroissement subit de notre grandeur coloniale qui souleva contre nous les puissances maritimes : les Anglais et les Hollandais auraient, à la rigueur, souffert qu'un Bourbon régnât à Madrid, ils ne purent pas permettre que la France accaparât le trafic de l'Amérique : l'article 8 de la Grande Alliance de 1702 stipula que *les Français ne prendraient jamais possession des Indes Occidentales et n'auraient jamais le commerce exclusif de ces colonies*. Sur cette question, les alliés ne consentirent à aucun accommodement, à aucune atténuation, et les traités d'Utrecht durent sanctionner leurs exigences : les domaines espagnols nous furent fermés et il nous fallut payer par l'abandon de quelques-unes de nos colonies, l'Acadie, la baie d'Hudson, Terre-Neuve, Saint-Christophe, les craintes que nous avions inspirées à nos rivaux, la faute que nous avions commise de ne pas être plus forts qu'eux. Non seulement la France devait renoncer à absorber l'empire colonial de l'Espagne, mais le sien propre était entamé.

Tout bien considéré pourtant, cet effort de cinquante années n'avait pas été en vain, et nous avions lieu d'être fiers de l'œuvre que nos hommes d'État et nos pionniers avaient menée à bien; comme nous allons le voir, le domaine que nous leur devions nous permettait toutes les ambitions.

II. L'action coloniale.

A) **La Nouvelle-France. Reconnaissance définitive et prise de possession du Canada.** — Celle de nos possessions d'outre-mer qui était destinée à la plus grande fortune était **la Nouvelle-France** de l'Amérique du Nord, le Canada. Depuis le voyage de Cartier, nos marins n'avaient cessé de fréquenter ces rivages; à bien des reprises, on avait songé à y tenter des établissements permanents. En 1578, le **marquis de la Roche** s'était fait donner la vice-royauté de ces **Terres neuves**; son échec, que les guerres civiles avaient transformé en un désastre, n'avait pas découragé les audacieux; successivement, **Chauvin, Pontgravé, de Chastes** prétendirent fonder une colonie dans ces régions. Enfin, en 1603, Henri IV nomma **M. de Monts** lieutenant général aux pays d'**Acadie et Norembègue**, avec une concession qui s'étendait de 40° à 46° N., à seule charge de former un établissement peuplé de Français et de convertir les indigènes. M. de Monts était un gentilhomme calviniste, entreprenant et intelligent, qui sut trouver des associés à la Rochelle et à Rouen. Ses premiers efforts se portèrent sur l'**Acadie** où l'on construisit l'habitation de **Port-Royal** (Annapolis). Mais cette colonie ne prospéra guère : **Poutrincourt**, à qui de Monts l'avait cédée, eut d'étranges démêlés avec les **Jésuites**; puis il lui fallut lutter contre quelques Écossais à qui Jacques I^er^ avait concédé les mêmes territoires sous le nom de **Nouvelle-Écosse**, en 1606 : nos ennemis détruisirent complètement nos établissements en 1613 et l'on dut tout recommencer sur nouveaux frais; l'Acadie, en proie à l'anarchie, resta un simple territoire de chasse et de pêche où la colonisation ne fit que des progrès très lents.

Mieux inspiré, de Monts avait aussi projeté un établissement sur le Saint-Laurent; mais les haines que lui avaient values sa religion n'avaient pas désarmé, et il avait dû céder la place à son lieutenant Champlain, qui a été le véritable fondateur du Canada français.

Samuel de Champlain, de Brouage (1570-1635), était un marin et un soldat, du parti catholique, que le vaste licenciement de 1598 avait laissé sans emploi; il eut le bonheur, rare alors pour un Français, de visiter les colonies espagnoles et en revint avec le goût et l'expérience de la colonisation. Il avait été des voyages de Pontgravé et de de Monts; envoyé en 1608 par ce dernier dans la vallée du Saint-Laurent, il y fonda le fort de **Québec**, au point où s'arrête la grande navigation maritime et se voua dès lors à la mise en valeur de la **Nouvelle-France**.

Comme explorateur, il acheva la remontée du Saint-Laurent, puis atteignit le lac qui porte son nom et y recueillit des renseignements sur les pays du Sud et le fleuve Hudson; vers le Nord-Ouest, il se lança au delà de la rivière Ottawa pour rejoindre la baie d'Hudson, mais il n'y parvint pas; vers l'intérieur, il arriva aux Grands Lacs, qu'il nomma la **Mer Douce**, et navigua sur le lac **Huron** et le lac **Ontario**. A sa mort la reconnaissance générale du Canada propre était achevée.

Mais ce fut surtout de coloniser qu'il s'occupa : la fertilité de la vallée du Saint-Laurent l'avait émerveillé, et il rêva d'y créer une colonie agricole, une véritable « Nouvelle France »; l'expérience lui apprit bientôt qu'une mauvaise hygiène et une alimentation malsaine étaient les seules causes du mal de terre et que, malgré la rigueur de ses hivers, le Canada était plus sain que bien des cantons de France; par des promesses, par des concessions de terres, en disant les merveilles de la Nouvelle-France dans les livres qu'il publia, il s'efforça de créer un mouvement d'émigration vers sa colonie, pour la peupler de cultivateurs blancs; il voulut aussi associer les indigènes à l'œuvre entreprise, en faire des Français; il traita les Indiens humainement, comme des égaux, s'efforça de leur faire aimer son voisinage; à son avis, pour réaliser cette assimilation, rien ne valait leur conversion : aussi favorisa-t-il de toutes ses forces la propagande des Récollets et des Jésuites : un *Indien converti était traité comme un Français naturel.* Enfin il sut distinguer ceux qui seraient les adversaires irréductibles de la colonisation, et, pour défendre nos amis **Hurons** et **Algonquins**, commença la lutte contre les **Iroquois**.

Les plus grosses difficultés vinrent de France : les grands seigneurs qui eurent successivement le titre de vice-roi ne ménagèrent pas à Champlain les paroles flatteuses, mais ne firent rien pour lui; quant à ses commanditaires, négociants réformés de la Rochelle, ils ne se souciaient ni de la colonisation agricole, ni de la conversion des sauvages, mais seulement des fourrures : ils étaient presque hostiles à l'œuvre de Champlain et celui-ci eut toujours beaucoup de peine à obtenir des avances ou des secours; ses nombreux voyages en France (douze en vingt ans) n'eurent pas d'autre objet.

Aux difficultés ordinaires de la colonisation vinrent se joindre les périls de la guerre; lors des affaires de la Rochelle, après avoir occupé l'Acadie, les Anglais attaquèrent le Canada; par deux fois, les **Kertk**, huguenots dieppois réfugiés en Angleterre, vinrent bloquer Québec, et la place, dépourvue de tout, dut capituler le 16 juillet 1629.

Mais Richelieu était alors au pouvoir; quand mourut Champlain (1635), non seulement le Canada était restitué, mais la formation d'une grande compagnie permettait d'espérer que l'on allait enfin avoir les capitaux qui jusque-là avaient manqué. Moyennant des privilèges considérables, les **Cent Associés** s'engageaient à établir au Canada quatre mille Français catholiques en quinze ans.

Formation de la nation canadienne. Les Jésuites. — Ils ne purent pourtant pas faire grand'chose par eux-mêmes : dès ce moment ils étaient ruinés par la guerre et les procès. Mal administrée par des fonctionnaires ou des financiers sans expérience de la colonisation, cette Compagnie ne fut jamais en état de soutenir, ni de développer ses établissements. Mais elle concéda des terres à des **Seigneurs** qui les défrichèrent et les peuplèrent. Le rôle du clergé et surtout des **Jésuites** fut à cet égard particulièrement important. C'était la **Conversion des Sauvages** que les missionnaires poursuivaient, mais ils comprirent vite qu'elle devait s'appuyer sur le peuplement et la mise en valeur du pays. Servis par une publicité remarquablement faite (les fameuses **Relations**,

ils trouvèrent des bonnes volontés, des capitaux, des colons, et la population du Canada passa de 60 habitants en 1630, à 240 en 1641, à 2.500 vers 1660. Provenant surtout des provinces de l'ouest (Perche, Normandie, Poitou), ces émigrants, vertueux et laborieux, furent des défricheurs admirables, mais l'influence du clergé sur eux dégénéra en une théocratie contre laquelle il fallut lutter plus tard.

De 1650 à 1660, une crise grave compromit ces succès : après le départ du gouverneur **Montmagny**, qui avait longtemps contenu leur humeur turbulente, les **Iroquois** cédèrent aux excitations des Hollandais de Nieuwe-Amsterdam, dont nous gênions les opérations; poursuivant leur éternelle guerre contre nos alliés les **Hurons**, ils mirent à feu et à sang la vallée du Saint-Laurent; seule l'héroïque constance des missionnaires et des colons sauva le Canada.

Colbert. Talon et le peuplement. — La Nouvelle-France n'était pas une colonie conforme à l'idéal de Colbert : il ne l'aurait pas fondée; puisqu'on l'avait, il chercha à en tirer le meilleur parti possible. L'intendant Talon aurait voulu en faire le centre d'un empire français d'Amérique; Colbert s'y refusa : le Canada ne pouvait être qu'un comptoir pour l'achat des fourrures, tout au plus un établissement auxiliaire, concourant à la prospérité des Antilles en leur fournissant des vivres et des bois. Talon se résigna et se proposa de transformer du moins sa colonie en un établissement peuplé, prospère, capable de se suffire. Il fit venir des **engagés** qui servaient trois ans et devenaient ensuite colons; des soldats, en particulier ceux du régiment de **Carignan**, contribuèrent aussi au peuplement : en 1675, il y eut 6.700 habitants. Par malheur on ne put empêcher l'appât de la chasse aux fourrures de développer outre mesure le nombre des **coureurs des bois**, et la population se dispersa sur d'immenses espaces. Le Canada fournit du blé, des bestiaux, des salaisons aux Antilles; on essaya aussi d'y créer des industries, en particulier celle des constructions navales; l'administration fut organisée sur le modèle métropolitain, avec un luxe exagéré de fonctionnaires et de militaires. Mais Talon avait des ennemis : les marchands

exécraient cet intendant qui voyait autre chose dans la colonisation que la traite des fourrures; les jésuites ne lui pardonnaient pas de les empêcher de régenter en maîtres absolus la vie publique et privée des blancs et des indigènes : la question du **trafic de l'alcool**, en particulier, fut le principe d'une lutte acharnée. Ce fut en vain que, pour contre-balancer l'influence de la Société de Jésus, l'intendant introduisit au Canada les Sulpiciens et les prêtres séculiers : le défenseur du pouvoir civil et de la colonisation laïque dut quitter la place en 1673, sans avoir achevé son œuvre.

Frontenac et l'expansion vers l'Ouest. — Le premier rôle passa alors au gouverneur, le **marquis de Frontenac**, qui s'attacha surtout à donner la sécurité à la colonie et à l'étendre dans l'intérieur. De 1663 à 1686, nous primes pied sur les rives de la **baie d'Hudson**; plus au sud, **Saint-Lusson** avait solidement assis l'influence française dans les **Pays d'en haut**, où, en 1682, **du Luth** atteignit l'extrémité du lac Supérieur; déjà de tous côtés se fondaient des postes fortifiés, **Frontenac, Niagara, Chicago**; en 1671-1673, **Jolliet** et le **P. Marquette** parvenaient au Mississipi et le descendaient jusqu'aux Arkansas, constatant qu'il s'écoulait vers le golfe du Mexique et non vers le golfe de Californie : on devait donc renoncer à trouver par là une route commerciale vers le Pacifique et l'Extrême Orient. Les pays dont la possession nous était ainsi assurée n'en avaient pas moins une valeur qui devait un jour devenir immense.

Le plus grand explorateur de cette époque fut **Robert Cavelier de la Salle**; déjà illustre par sa reconnaissance de la vallée de l'**Ohio** (1669-1670), il entreprenait en 1674 l'occupation du Grand Ouest; poursuivi par la haine des jésuites, il devait passer en France pour obtenir de Colbert les moyens de continuer; il réunissait alors le pays des Illinois à Québec et au Mississipi par une série de postes fortifiés, assurait ses communications en organisant la navigation sur les lacs, et fondait **Saint-Louis**, sur les bords du **Fleuve Colbert**; il faisait ensuite l'exploration du pays, qu'il nommait **Louisiane** en l'honneur du roi et arrivait le 9 avril 1682 sur les bords du golfe du Mexique dont il prenait

possession, par acte notarié, au nom de la France. Ce succès prodigieux lui permettant enfin de confondre ses ennemis, il revenait en 1685 dans le pays qu'il avait découvert, pour en organiser la colonisation. Mais encore une fois son caractère intraitable le faisait entrer en guerre contre tous ses collaborateurs; les officiers de la marine royale chargés de le conduire n'arrivaient pas à reconnaître l'embouchure du Mississipi et abandonnaient l'expédition à cent lieues à l'ouest, dans les solitudes du Texas. Pendant trois ans, les malheureux s'épuisaient en efforts infructueux pour retrouver le grand fleuve et la route du Nord, et La Salle finissait par être assassiné par ses compagnons révoltés; sur 300 personnes débarquées, sept parvinrent à regagner Saint-Louis, et de là le Canada. En 1699 seulement, d'**Iberville** réussit à redécouvrir par mer l'embouchure du Mississipi : on fonda là un petit établissement, dont la capitale fut à **Biloxi**, puis à **la Mobile**.

Auprès du Canada, notre colonie d'**Acadie**, longtemps déchirée par les querelles des divers concessionnaires qui s'en étaient disputé la possession, occupée par les Anglais pendant dix-sept ans (1654-1670), restait un véritable désert. Elle n'avait que 800 habitants en 1686; privée de communications avec Québec, elle était presque comme un état indépendant.

En revanche, nos marins avaient continué à fréquenter les côtes de **Terre-Neuve**, en si grand nombre que l'on en vint à regarder l'île comme une possession française; elle eut un gouverneur royal, à **Plaisance**, en 1655. Les guerres de Louis XIV ralentirent ces progrès, tandis qu'autour de **Saint-Jean**, les Anglais commençaient à former un établissement permanent; mais, vers 1685, l'île était vraiment une annexe du Canada.

Les deux guerres intercoloniales. — Par malheur Frontenac, aux prises, comme Talon, avec l'hostilité du clergé, fut rappelé, au moment où de graves dangers allaient menacer la colonie. Les Anglais, établis à New-York depuis 1667, ne pouvaient supporter d'être exclus de l'exploitation de l'intérieur par les Français : ils armèrent contre nous les Iroquois qui se soulevèrent en masse

vers 1687, à la suite de l'arrestation de leurs chefs par **Denonville**. Puis, quand éclata la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les colonies entrèrent directement en lutte, bien plus pour leurs griefs particuliers que par contre-coup de la guerre européenne.

Il fallut renvoyer au Canada Frontenac qui, en 1690, repoussa le commodore **Phipps** devant Québec et imposa aux Iroquois une pacification définitive. Non content d'avoir assuré sa défense, la colonie « se donna de l'air » : d'**Iberville**, avec une escadrille armée à Québec, réussit en deux étonnantes campagnes à chasser les Anglais de la baie d'Hudson et de Terre-Neuve; des bandes canadiennes envahirent le territoire de la Nouvelle-Angleterre et le ravagèrent affreusement; la paix de Ryswick remit toutes choses en l'état d'avant la guerre, mais le souvenir de ces années d'effroi subsista dans l'âme des colons de Boston et de New-York et désormais les Canadiens furent pour eux un ennemi qu'il fallait abattre à tout prix.

Aussi quand la guerre recommença, en 1703, ce fut pour ceux qui s'appelaient déjà les Américains une lutte nationale : avec l'aide de la métropole, ils parvinrent après trois campagnes à s'emparer de **Port-Royal** (1710); l'expédition de **Walker** sur le Saint-Laurent se termina pourtant par de terribles naufrages auprès de l'**Ile aux œufs** (1711) et Québec fut sauvé, mais le traité d'Utrecht céda à l'Angleterre la baie d'Hudson, Terre-Neuve et l'Acadie. Nos alliés les **Abénaquis** eurent beau opposer une résistance héroïque aux maîtres qu'on leur imposait, la **Nouvelle-Écosse**, comme s'appela désormais l'Acadie, dut se soumettre, et le Canada fut dès lors presque séparé de la mer par des possessions anglaises.

Situation du Canada en 1715. — Pendant cette période la colonisation officielle a presque cessé : le dernier convoi d'engagés est de 1689; à partir de cette date c'est l'excédent des naissances sur les décès qui seul permet à la population d'augmenter, jusqu'au chiffre de 19.000 âmes en 1714; or à ce moment les colonies anglaises ont 250.000 habitants! De plus l'essor économique est arrêté, et l'exploitation du sol voit ses progrès ralentis par le

goût des Canadiens pour la course des bois et pour la guerre, qui en a fait une nation toute militaire.

Mais l'espace occupé est immense; les colons ont déjà fait preuve de qualités extraordinaires, et leurs chances de succès sont encore augmentées par la sympathie des sauvages, que les missionnaires ont en immense majorité ralliés à notre cause. En résumé, notre établissement n'est encore ni très prospère, ni très solide, mais les progrès accomplis sont étonnants, surtout lorsque l'on songe qu'ils sont l'œuvre des Canadiens presque seuls : le gouvernement, nous l'avons vu, a toujours négligé le Canada, par principe, et le public français, même, de nos jours, ignore jusqu'aux noms de Frontenac et de Cavelier de la Salle!...

B. **La Guyane, les Antilles, l'Afrique.** — **La Guyane.** — La prétendue découverte, par Ralegh, de l'**Eldorado,** eut au XVII^e^ siècle ce curieux effet que tous les peuples colonisateurs, Portugais, Anglais, Hollandais, Français s'efforcèrent à l'envi de prendre possession de la région entre l'Amazone et l'Orénoque, où l'on plaçait le fabuleux pays de l'or. Henri IV, en 1605, donna le titre de son lieutenant général « aux Indes Occidentales et terre du Brésil » à un homme entreprenant, **La Ravardière,** qui s'unit à un certain nombre de gentilshommes (parmi lesquels Razilly) pour fonder un établissement sur l'Amazone; mais Marie de Médicis retira sa protection aux associés, et **Saint-Louis du Maragnon** dura ce qu'avaient duré le fort Saint-Alexis et le fort Coligny : une flotte partie de Rio de Janeiro vint le détruire en 1616. Cet échec, et ceux qui suivirent ne découragèrent personne : de 1605 à 1645, 1.300 Français périrent au pays du **cap de Nord!** et cela n'empêcha pas Fouquet d'organiser encore une compagnie de la **France équinoxiale** qui ne fut pas plus heureuse : même dans l'île de Cayenne, il n'y eut, avant 1660, que des établissements éphémères.

Avec Colbert commença une autre période : émerveillé de ce que les Hollandais avaient fait à **Surinam,** il imposa à la **Compagnie des Indes** un programme nouveau : renonçant à la vaine recherche de l'or, il voulait que l'on fît de la Guyane une plan-

tation où l'on produirait des denrées coloniales. Mais il fallut d'abord repousser les attaques des Anglais et des Hollandais, qui par deux fois (1667-1676) occupèrent nos établissements, puis lutter contre l'insalubrité du pays, qui emporta 700 colons en quinze ans. Enfin, grâce à l'emploi de la main-d'œuvre noire, on arriva à créer les cultures, qui prospérèrent un instant. Malheureusement, là comme au Canada, la passion des Français pour les aventures compromit le succès; missionnaires, chasseurs, chercheurs d'or s'éparpillèrent sur un territoire démesuré; nous pûmes, en 1692, affirmer que nous étions les maîtres de tout le pays au N. de l'Amazone; mais ces courses étonnantes ne servirent à rien : les traités d'Utrecht nous interdirent la navigation de l'Amazone, et nous réduisirent à un étroit domaine, dont les limites mal définies devaient, jusqu'au XX^e^ siècle, donner lieu à d'interminables conflits; par contre cette expansion exagérée, en dispersant nos efforts, nous avait empêchés de mettre en valeur ce qui devait nous rester : blancs et noirs, il n'y avait que 5.000 colons à la Guyane Française, tandis que plus de cinquante mille travaillaient les domaines de nos voisins Anglais et Hollandais.

Les Français dans la mer des Antilles. — Nous avions mieux réussi dans le voisinage, aux Antilles, sans doute parce que, dans ces îles aux dimensions restreintes, le goût fâcheux de nos nationaux pour l'indépendance et le vagabondage ne pouvait se donner libre carrière. Dès le XVI^e^ siècle, la renommée des richesses du *Pérou* avait fait accourir dans ces mers les aventuriers en quête d'une fortune prompte et facile; parmi eux nos marins étaient en grand nombre; le gouvernement français, qui avait toujours refusé de reconnaître les prétentions de l'Espagne à la possession exclusive de l'Amérique, qui avait toujours professé la maxime : « *Hors des lignes* » (c'est-à-dire au delà du méridien des Açores et du tropique du Cancer), « *point d'amitiés!* » les encourageait plus qu'il ne les retenait.

Les Espagnols, en revanche, ne voulurent jamais voir que des pirates dans les étrangers qui naviguaient aux Antilles. Mais à

une répression qui alla jusqu'à la férocité, ceux-ci répondirent par une guerre atroce de pillages, de brigandages, de massacres. Les **Flibustiers** arrivèrent à former une véritable république errante et guerrière, sans cesse renforcée de tout ce que l'Europe comptait de marins audacieux et dénués de scrupules; pendant un demi-siècle, le pavillon noir au sablier d'argent fit trembler les côtes de la mer des Antilles et les établissements espagnols des îles, maintes fois attaqués et détruits de fond en comble, finirent par disparaître.

Cependant quelques Français, conduits par les hasards de la navigation sur certaines des petites Antilles ainsi désertées, avaient commencé à y former des établissements pacifiques. **D'Esnambuc** et **du Rossey**, par exemple, avaient en 1625 pris possession de **Saint-Christophe**. Richelieu soutint cette entreprise, quoique, selon lui, « *ces petites îles situées à la tête des Indes ne* « *pussent rapporter que quelque tabac, quelques pelleteries* (?) *et* « *autres choses de peu de conséquence* », et la compagnie des Iles acquit successivement la Martinique, la Guadeloupe, Marie Galante, la Désirade, les Saintes, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix, Saint-Martin, Sainte-Lucie, la Grenade, les Grenadines, etc... Elle les fit cultiver par des **Engagés** blancs et des **Esclaves** noirs et les progrès s'accentuèrent rapidement : il y eut 7.000 blancs aux îles en 1642. Mais, par son avidité et sa négligence, la compagnie, qui laissait les colons sans approvisionnements, les obligea à faire appel pour subsister au concours des Hollandais; ruinée par cette concurrence, elle dut liquider en 1650. Les colonies, aux mains des **seigneurs propriétaires**, devinrent de véritables principautés indépendantes; du reste, on y tenait beaucoup moins depuis que l'on avait renoncé à y trouver des métaux précieux : c'étaient de simples établissements agricoles et la valeur des produits que l'on en tirait, tabac, indigo, coton, cochenille, apparaissait encore comme assez mince.

Il en fut autrement quand la culture de la **canne à sucre** eut mis nos planteurs en possession d'un article de commerce dont le rôle sur le marché européen devint vite considérable. Aux modestes exploitations *vivrières* des premiers temps, se substituèrent

les grandes **Plantations**, qu'un petit nombre de blancs, vite millionnaires, faisaient cultiver par un peuple de nègres esclaves; peu à peu, le caractère militaire des colonies s'atténua et les flibustiers se fixèrent pour devenir d'opulents agriculteurs; les grandes expéditions de **Ducasse** contre **la Jamaïque** (1691) et contre **Carthagène** (1697) peuvent être considérées comme les derniers sursauts de la guerre de pillage qui avait dévasté les Antilles, et encore sont-ce de simples épisodes de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et non de véritables actes de flibuste.

Pour Colbert, les Antilles furent les colonies idéales, celles qui répondaient le mieux à la conception qu'il se faisait d'un établissement lointain. Dès 1669, il racheta de force les îles et les confia à la **Compagnie des Indes Occidentales**; il lui fallut user d'autorité, voire de violence pour les faire renoncer au **commerce étranger**, mais il y arriva et, en 1682, le commerce de la France avec les Antilles s'éleva à 26 millions par an; on y employait deux cents navires, de Rouen, de Nantes, de la Rochelle, de Bordeaux; elles produisaient vingt-sept millions de livres de sucre, le double de notre consommation. En 1687, un premier recensement dénombra aux Antilles 18.000 blancs et 28.000 nègres.

Cette prospérité provoqua à plusieurs reprises des attaques à main armée; nos colonies y résistèrent toujours victorieusement, et leur essor continua après la mort de Colbert. Même pendant la désastreuse guerre de la succession d'Espagne, le chiffre des échanges se maintint au-dessus de dix millions; notre puissance dans ces régions fut si peu entamée que le traité d'Utrecht ne nous y coûta que la petite île de Saint-Christophe.

Saint-Domingue. — D'autres flibustiers étaient allés se fixer à **Haïti** ou **Hispaniola**, presque déserte depuis que les indigènes avaient été exterminés (il en restait 100 en 1717), et que les planteurs espagnols avaient abandonné une île sans cesse en proie aux incursions des pirates. Les **Boucaniers**, comme on les nomma, vécurent là en toute indépendance, de la chasse aux bœufs sauvages qui s'étaient multipliés par milliers dans les **Savanes**. Ils se réunirent en une sorte de communauté libre à la **Tortue** et fini-

rent par se mettre sous la protection (1643), puis sous la domination de la France; **d'Ogeron** (1661-1675) et après lui **Pointis** et **Ducasse** transformèrent ces demi-sauvages en paisibles habitants et, quand le traité de Ryswick reconnut à la France le tiers occidental de l'île. **Saint-Domingue**, où il y avait, dès 1686, 4.400 blancs et 3.500 noirs, était en passe de devenir la première de nos colonies.

La côte d'Afrique. — D'après les idées reçues, la fourniture des noirs, **la traite** était la condition indispensable de l'existence des colonies de plantation. Malgré ses répugnances, Louis XIII s'était résigné à l'autoriser ; Colbert l'encouragea de toutes les façons, consentit même à y employer les navires du roi. A la côte d'Afrique, où se faisait ce commerce, nous n'avions d'autre établissement permanent que **Saint-Louis**, quand une campagne de d'Estrées (1676) nous rendit maîtres de la majeure partie de ceux des Hollandais, **Gorée**, **Rufisque**, etc...; nous eûmes dès lors au Sénégal et en Guinée des comptoirs relativement nombreux. **Chambonneau**, **Lacourbe**, **André Brue** explorèrent l'intérieur, traitèrent avec les indigènes, songèrent à organiser l'exploitation des richesses naturelles du pays, or, gomme, plumes d'autruches; mais la traite, qui rapportait jusqu'à 900 %, resta la préoccupation exclusive des compagnies : on ne considérait ces colonies que comme une sorte d'annexe, d'auxiliaire de celles d'Amérique.

C). **Les Indes.** — Aucun commerce n'était plus lucratif que celui des Indes : épices, drogues, tissus de soie et de coton, etc... Mais les Hollandais n'étaient guère disposés à y tolérer des concurrents. Henri IV ne put obtenir des États Généraux que les Français fussent admis à pratiquer cette navigation et, quand des transfuges furent venus nous en dévoiler les secrets, on trouva encore le moyen, par l'intrigue, sinon par la force, de nous empêcher d'en tirer parti. Une expédition organisée par un groupe de financiers de Saint-Malo, de Vitré et de Laval se termina lamentablement : le *Corbin* se perdit, sur les écueils des Maldives; le *Croissant* arriva bien à Sumatra, mais l'équipage, décimé par les maladies, ne put le ramener jusque dans les eaux européennes ; quatorze survivants seulement revirent la France (1601-1603).

Augustin de Beaulieu fut plus heureux : dans deux voyages successifs (1616-1617 et 1619-1622) il réussit à atteindre les îles de la Sonde. D'autres voyageurs allèrent aussi commercer aux Indes, avec un succès variable ; mais il fut toujours impossible d'y organiser un trafic régulier ; Beaulieu lui-même conseillait de créer plutôt sur un autre point des terres australes, à Madagascar, en Mozambique, voire en Australie, des colonies où l'on pourrait produire les denrées que nos rivaux allaient chercher au Malabar et dans l'archipel malais.

Tentatives à Madagascar. — Ce fut l'objet que se proposa une compagnie formée à Dieppe en 1635, que Richelieu prit sous sa protection en 1642. Elle envoya à l'**île Saint-Laurent**, comme on appelait alors Madagascar, **Pronis** et **Flacourt** qui fondèrent **Fort Dauphin** sur la côte S. E. ; mais, en guerre avec les indigènes, divisés entre eux et abandonnés par la compagnie, les colons périrent en grand nombre. Les terres basses de Madagascar, tout à fait impropres à la colonisation européenne, ne se prêtaient d'ailleurs pas aux cultures de l'Inde, que l'on ne réussit jamais à y acclimater.

La Compagnie des Indes. — Étant données les idées de Colbert, rien ne devait lui tenir plus à cœur que l'établissement d'un trafic régulier avec les Indes ; aussi fit-il maint projet pour nous assurer ce commerce : il songea à acheter les comptoirs portugais, à reprendre les routes suivies au Moyen Âge, par le Golfe Persique et la Syrie, ou par la Mer Rouge et l'Égypte ; toutes ces combinaisons avortèrent, et seules la route et la méthode traditionnelles apparurent comme pratiques. C'est pourquoi, en 1664, on fonda la **Compagnie des Indes Orientales**, pour continuer la colonisation de Madagascar, considérée maintenant comme une escale de la route des Indes, et surtout pour former des établissements de commerce dans la péninsule même. En fait, le premier projet importait déjà assez peu au ministre ; après une dernière et coûteuse tentative de **Montdevergue** pour conquérir l'**Ile Dauphine**, la Compagnie et le Roi abandonnèrent ces

régions, où l'on ne conserva qu'une aiguade dans l'île **Mascareigne** ou **Bourbon**, jusque-là inhabitée.

Au contraire on fit tout pour réussir dans l'Indoustan; **Caron** proposait d'établir un comptoir central à **Surate**, puis, avec l'autorisation des princes indigènes, des factoreries dans le Dekkan; on verrait ensuite à occuper les îles de la Sonde, nommément Sumatra et Célèbes, et à naviguer en Chine et au Japon. L'habileté commerciale du directeur lui permit quelques succès faciles; il eut des comptoirs dans toute l'Inde, à Ceylan, en Perse et jusqu'à **Bantam**; mais il ne put s'entendre avec ses subordonnés, et son œuvre était déjà fortement compromise quand éclata la guerre de Hollande.

L'amiral **de La Haye**, qui arriva alors dans l'Océan Indien avec une escadre royale, ne semble avoir songé, en vrai militaire, qu'à combattre; il débuta assez brillamment par la prise de **San Thome** sur les Hollandais; c'était peut-être le commencement de cet empire indien dont la pensée semble avoir parfois séduit Louis XIV; c'était certainement l'acquisition de cet établissement territorial dont Caron lui-même avait vu la nécessité pour servir de point d'appui aux opérations commerciales. Mais des milliers de lieues séparaient les Français de leur base de ravitaillement et de La Haye n'avait que des troupes peu nombreuses, vite décimées par le climat de l'Inde; il n'eut ni le talent, ni le desir d'utiliser les sympathies des indigènes et se contenta de se battre admirablement; assiégé dans sa conquête par les Hollandais et le roi de Golconde, il ne put que se rendre après vingt-six mois d'une assez belle défense, et le roi ne s'occupa plus de l'Inde (1675).

Premiers établissements dans l'Inde. — Pendant le siège même, **François Martin** et **Bourreau-Deslandes** avaient acheté à des princes indous les territoires de **Pondou Tchery** et de **Tchandra Nagara** (Pondichéry et Chandernagor) : la Compagnie avait maintenant sur la côte de Coromandel et au Bengale des domaines où elle était chez elle. Martin aurait voulu qu'elle se mêlât aux querelles des princes indigènes, pour en tirer de l'argent, des privilèges,

des territoires; il dut se contenter de faire de Pondichéry une place de commerce importante, avec une forteresse que les Hollandais ne dédaignèrent pas de prendre en 1690; ils la rendirent en 1697; Martin groupa là, sous notre protection, 40 à 50.000 indigènes, qui constituèrent une communauté, assez prospère par l'industrie des cotonnades et par le commerce d'**Inde en Inde**; la guerre de la Succession d'Espagne n'en arrêta pas les progrès, les trois compagnies, hollandaise, anglaise et française, ayant conclu une convention de neutralité pour les mers au delà du Cap. C'est ainsi que la Compagnie se trouva, grâce à Martin, posséder un véritable petit état indou, assez riche, et dont les voisins se disputaient l'amitié.

Ces succès d'ordre territorial n'intéressaient guère les actionnaires qui leur auraient préféré quelques bénéfices commerciaux; en effet la Compagnie était ruinée : la guerre l'empêchait de recevoir ses cargaisons, et le protectionnisme de nos ministres, qui allèrent jusqu'à interdire l'usage des toiles de l'Inde pour délivrer nos manufactures d'une concurrence dangereuse, lui interdisait d'exploiter l'un des meilleurs trafics de cette région. Dès 1710, elle sollicita la permission de cesser ses affaires; le roi, qui croyait sa « gloire » intéressée à ce qu'il y eût des établissements français dans l'Inde, ne put y consentir : la compagnie, par ordre, continua à avoir un semblant d'existence; mais le peu de commerce que nous faisions encore dans ces mers était affermé par elle à quelques négociants de Saint-Malo, et son port de Lorient n'était plus qu'une sorte d'arsenal auxiliaire de la marine militaire. En 1715, nous avions dans l'Inde quelques comptoirs où flottait notre pavillon et à Paris une compagnie des Indes, mais c'étaient là des établissements de pure magnificence, dont le rôle économique et politique était nul.

Extrême Orient et Pacifique. — Une aventure retentissante avait un instant attiré l'attention sur le **Siam**, où l'on avait cru pouvoir établir une sorte de protectorat français : l'ambassade du chevalier de **Chaumont** et de l'abbé de **Choisy**, celle des mandarins

siamois qui vinrent à Versailles, donnèrent un éclat passager à cette affaire et, surtout, excitèrent la badauderie publique; mais une révolution de palais ayant emporté le grec **Constance Phaulcon** qui nous avait appelés, il ne fut plus question d'établissement en Indo-Chine.

Plus loin, en **Chine,** la faveur des jésuites auprès de l'empereur **Kang'Hi,** et l'union étroite que la sympathie de Louis XIV avait établie entre les intérêts de la Compagnie et ceux de la France auraient pu assurer à notre nation une influence considérable dans l'Empire du Milieu; mais on sait comment l'absurde **Querelle des Rites Chinois** vint arrêter net l'évangélisation de la Chine et interrompre une fois de plus les communications entre ce pays et la civilisation occidentale. Toutes les relations se bornèrent désormais à l'insignifiant commerce de soieries, de porcelaines et de curiosités qu'un ou deux bâtiments venaient faire à Canton chaque année.

On ne fit pas davantage pour les armateurs audacieux qui, à cette époque, s'avisèrent d'envoyer leurs navires dans la **Mer du Sud,** comme on appelait l'Océan Pacifique; ce fut en particulier l'objet d'une **Compagnie des mers du Sud** qui se forma en 1698. En réalité, il s'agissait d'organiser l'exploitation économique du Pérou et du Chili, qui, par l'effet du déplorable système colonial de l'Espagne, ne faisaient que végéter. Le succès de ces négociants entreprenants fut extraordinaire; par malheur, il portait atteinte aux droits de l'Espagne, et il risquait d'alarmer l'Europe; loin de les soutenir, le gouvernement dut ignorer ces armements, puis les décourager, puis les interdire : en 1718, il en arriva à édicter **la peine de mort** contre les navigateurs français qui fréquenteraient ces parages.

Ainsi, tandis que le commerce d'État avait échoué aux Indes, dans le Pacifique, où l'initiative privée promettait d'obtenir de beaux résultats, la France était obligée d'arrêter elle-même un essor qui aurait pu être brillant.

Conclusion. — En résumé, malgré des échecs partiels et des pertes cruelles, notre empire colonial restait en 1715 l'un des

plus susceptibles d'avenir qui fussent au monde : le Canada et presque toute l'Amérique du Nord, la plus belle partie des Antilles, en Afrique et aux Indes, des comptoirs capables de devenir le centre d'un commerce considérable ! C'était beaucoup plus assurément comme étendue que ce que possédait l'Angleterre, réduite alors à une étroite lisière sur la côte Est de l'Amérique, à trois ou quatre îles dans les Antilles, à deux ou trois postes dans l'Inde. La réalité ne valait pas les apparences : dans cet immense domaine rien ou presque rien n'était encore mis en valeur; au rebours de nos concurrents, nous n'avions ni au Canada les populations agricoles nombreuses qui eussent rendu notre occupation solide, ni aux Indes le commerce actif qui nous eût assuré les richesses de ce pays; à peine aux Antilles, qui allaient faire de nous les premiers sucriers de l'Europe, la situation était-elle satisfaisante. Tout était encore à faire; mais tandis qu'en Angleterre, un sûr instinct de l'intérêt national faisait sentir à tous, gouvernants et gouvernés, que la richesse et l'avenir de la nation étaient liés au développement du commerce colonial, tout au plus, en France, existait-il chez quelques personnes une compréhension obscure de l'importance que les questions coloniales devaient prendre dans le monde; pour le gouvernement, les colonies n'étaient qu'un objet secondaire, pour l'opinion publique qu'une vanité insignifiante, une sorte de curiosité. Personne ne voyait ni l'immensité de notre empire, ni sa faiblesse, ni ce qu'il pouvait devenir un jour, ni la nécessité de le développer et de le défendre. Quelques hommes, par des prodiges d'habileté et d'énergie, l'avaient créé; ces progrès allaient se continuer presque par suite de la vitesse acquise; mais la forte marine militaire, qui seule nous aurait assuré la certitude d'en recueillir les fruits, n'existait pas; personne n'en saisissait l'utilité, n'en réclamait la création; et le jour où les résultats obtenus viendraient à alarmer nos rivaux, nos colonies seraient exposées à une destruction complète sans que nous puissions, presque sans que nous voulions les défendre.

CHAPITRE II

RELÈVEMENT ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE PENDANT LA PREMIÈRE PARTIE DU RÈGNE DE LOUIS XV; — GUERRE DE LA SUCCESSION D'AUTRICHE.

I. La Paix, de 1715 à 1740.

Abdication de la France après la mort de Louis XIV. — Les Traités d'Utrecht marquent le début d'une ère de paix qui se prolongea trente ans sans qu'aucune crise grave vint interrompre l'évolution normale des peuples européens; ceux-ci eurent donc tout le loisir de tirer parti des avantages que leur avaient valus, en somme à tous, leurs efforts de la période précédente.

Les progrès de la vie économique, surtout, furent merveilleux; les échanges, qui eurent désormais pour matière les productions de l'univers entier, devinrent la grande source de la richesse, et leur développement apparut comme l'un des objectifs capitaux que dussent se proposer les nations soucieuses de l'avenir.

La France, sur ce terrain, conservait de belles chances de succès : les produits de son agriculture et de son industrie, universellement recherchés, constituaient de précieux éléments de trafic, et son empire colonial promettait de lui en fournir à bref délai de plus avantageux encore. Du moins eût-il fallu qu'on eût envie d'en tirer parti, et de cela ni l'opinion, dédaigneuse de tout ce qui n'était pas *la grande politique*, ni le gouvernement ne semblent malheureusement avoir jamais eu souci.

Louis XIV, il est vrai, éclairé par les leçons de 1713, semble avoir, à la fin de sa vie, compris cette nécessité qui s'imposait à la France. Il s'efforçait de réduire au minimum les conséquences du

désastreux traité d'Utrecht, faisait construire **Mardyck** pour remplacer Dunkerque, ordonnait de fortifier **Louisbourg**, pour assurer la sécurité du Canada, réclamait avec énergie la ratification des articles commerciaux qui devaient nous ouvrir le marché anglais, etc... Mais, à soixante-dix-sept ans, ces actes, tout significatifs qu'ils fussent, ne pouvaient être que des indications laissées à ses successeurs, un programme, on pourrait dire un testament, — et l'on sait le cas que, lui mort, il fut fait de ses volontés : les hommes qui prirent alors le pouvoir n'en tinrent aucun compte, non plus que de l'intérêt du pays.

Il semble en effet que, pendant les soixante années que dura le règne de Louis XV, des considérations personnelles d'une part, la pression des circonstances de l'autre, aient seules déterminé la politique de nos hommes d'État. Même quand ils prétendent justifier leur conduite par l'*amour de la gloire*, le *souci des intérêts du royaume*, la *tradition de Louis XIV*, le desir de se maintenir au pouvoir, en flattant la vanité nationale, est tout ce qui les inspire. A cet égard, un Noailles, un Belle-Isle, un Choiseul ne se distinguent pas des autres; qu'il s'agisse de conquêtes en Europe ou d'expansion coloniale, le véritable but qu'ils poursuivent n'est pas la grandeur du pays, mais la popularité, et leur intérêt particulier qu'elle sert.

Dès le début, **le Régent** et son conseiller **Dubois** sont surtout préoccupés de la fortune de la famille d'Orléans; menacés dans leurs ambitions par tous les partisans de l'ancienne politique de Louis XIV groupés autour de Philippe V, ils se rapprochent de la dynastie de Hanovre qui n'a pas moins qu'eux à redouter le triomphe de cette politique. A cette alliance, au maintien intégral de l'état de choses créé à Utrecht, ils sacrifient tout : ils vont jusqu'à faire une guerre, que la plupart des Français regarden comme monstrueuse, contre le petit-fils de Louis XIV, et nos troupes appuyées, transportées par les vaisseaux anglais, se chargent de détruire sur les chantiers de Biscaye et de Galice la marine renaissante de l'Espagne. Pour assurer le pouvoir au duc d'Orléans, la France s'associe à l'ennemie qu'elle combattait cinq ans auparavant et c'est en partie grâce à elle que le rêve formé par

Alberoni d'une coalition générale de l'Europe contre l'Angleterre aboutit aux désastres du **Cap Passaro** et de l'**expédition d'Irlande** (1718).

Action de Law : Résultats du Système. — Ce fut pourtant sous ce gouvernement inféodé aux Anglais que fut tentée l'entreprise la plus audacieuse qui ait jamais été imaginée pour faire de la France une grande puissance économique. Le trésor était sorti prodigieusement obéré des guerres de Louis XIV : la dette atteignait trois milliards et demi (peut-être dix milliards d'aujourd'hui); pour faire face à cette situation, dont les préjugés du temps exagéraient encore la gravité, les hommes d'État de l'ancienne école ne voyaient qu'un moyen : faire des économies, réduire les dépenses, aller, s'il le fallait, jusqu'à la banqueroute. Le Régent repoussa ces propositions impraticables et déshonorantes, et accepta les plans d'un homme qu'en toute autre circonstance on eût traité de charlatan.

Law, comme tout le monde à son époque, croyait la fortune d'un pays constituée par le numéraire qui y circulait. Mais à ses yeux, ce numéraire n'était qu'une **manifestation** de la richesse, utile parce qu'il facilitait, provoquait les transactions, développant ainsi la consommation et la production. Or, à cet égard, la monnaie en usage, or et argent, présentait de nombreux inconvénients : elle était peu maniable, et la quantité qui s'en trouvait à la disposition du public était nécessairement limitée; pourquoi ne pas remplacer les métaux précieux par un simple signe de la valeur, un **papier-monnaie**, que le public accepterait par confiance ou par obéissance? Le numéraire acquerrait une mobilité merveilleuse, on pourrait en créer en proportion des besoins du pays, on pourrait, par exemple, en émettre assez pour liquider la situation financière du royaume! La richesse acquise, les capitaux, au lieu de s'immobiliser dans des placements à revenus fixes, seraient contraints à s'employer d'une façon active, utile à l'ensemble de la nation. Il en résulterait un énorme accroissement de la productivité générale, et les progrès des fortunes particulières profiteraient au royaume au lieu

de lui être une charge. Les organisations financières que ce système rendait nécessaires n'existant pas encore, Law proposait de lancer de grandes entreprises qui absorberaient les fonds rejetés sur le marché, en leur offrant l'espoir, la certitude de gros bénéfices : l'exploitation des colonies apparaissait aussitôt comme devant être des plus fructueuses parmi ces entreprises ; et c'est ainsi que la conception de la **Banque**, émettant des billets, se complétait par celle de la **compagnie de commerce**, fournissant dans ses **actions** un emploi à la richesse remise en circulation par elle.

Le succès fut prodigieux : la **Banque générale** (1716), remarquablement gérée, inspira une telle confiance que ses billets circulèrent dans le pays avec autant de facilité que l'argent : en 1718, elle devint **Banque d'État** et son papier eut cours légal. La **Compagnie d'Occident** (1717), bientôt transformée en **Compagnie générale des Indes** (1719), réussit mieux encore. Elle avait eu pour premier objet la mise en valeur de la Louisiane; bientôt, ayant racheté les privilèges des Compagnies de Saint-Domingue, du Sénégal, de Guinée, des Indes orientales, elle se trouva investie d'un véritable monopole du commerce colonial. Puis, pour faire face à l'opposition que lui suscitaient les **Pâris**, elle dut chercher des sources de profits plus prochains, plus séduisants pour le public : elle se fit attribuer la fabrication des monnaies, la vente des tabacs, les fermes générales, c'est-à-dire la perception des impôts directs, les recettes générales, et par là le maniement des impôts directs. Elle finit par prétendre à concentrer entre ses mains toute l'activité économique et financière du royaume. La facilité de se procurer du numéraire en échange de valeurs sur le trésor, alors dépréciées, une réclame savamment organisée, un très adroit système de ventes à primes provoquèrent un engouement extraordinaire : Law put concentrer entre ses mains tous les papiers d'État en circulation et la dette se trouva remboursée, transformée en une rente due par l'État à la Compagnie, sans qu'aucune charge nouvelle fût imposée à la nation. La hausse des actions, stimulée par un agiotage effréné, se précipita avec une rapidité fabuleuse : émises à 500 livres

(août 1717), elles atteignirent 1000 (juillet 1719), 8.000 (septembre), 12.000 (décembre), 15.000, 18.000 livres (janvier 1720)! A ce cours déraisonnable, il devenait impossible de leur donner un dividende rémunérateur : à force d'habiletés et de mensonges, Law parvint à promettre à l'assemblée générale de décembre 1719, une répartition de 40 % : aux prix qu'avaient atteint les actions, c'était à peine du 1 %, un revenu dérisoire! Dès ce moment, tout ce papier ne représentait plus qu'une valeur factice, imaginaire : les 624.000 actions émises ayant été payées en billets, ou ne l'ayant pas été, tout l'avoir de la Compagnie consistait dans ses établissements, et dans la rente que lui devait l'État.

Quand la situation fut connue, ceux qui avaient des actions voulurent les échanger contre du numéraire : la baisse survint (mars 1720), aussi foudroyante qu'avait été la hausse. Law essaya de sauver la Compagnie en l'associant à la Banque, en fixant le cours des actions, qu'il faisait rembourser à 9.000 livres, en billets, à guichets ouverts : il n'arriva qu'à multiplier dans des proportions inouïes (jusqu'à dix milliards) le papier en circulation; à leur tour, les détenteurs de billets voulurent les échanger contre des espèces; comme la Banque n'avait aucune réserve (52 millions, en tout, monnaie et lingots), elle ne put payer; Law, devenu contrôleur général, prétendit défendre son œuvre à tout prix, en vint à interdire la circulation de l'or et de l'argent; la violence ne ranima pas le crédit et les billets eux-mêmes ne tardèrent pas à ne plus rien valoir (juillet-décembre 1720). Ce fut une catastrophe financière comme on n'en avait jamais vu : le crédit de l'État faillit y sombrer et le public en garda une invincible répugnance à l'égard de toutes les nouveautés financières; de longtemps, il ne put être question d'organiser le crédit en France, ou d'y créer une Banque d'escompte et d'émission, ainsi qu'il en existait pourtant en Hollande et en Angleterre.

Conséquences du Système de Law : Impopularité de la colonisation au XVIII^e^ siècle. — Du moins Law avait pour la première fois éveillé dans l'ensemble du pays un intérêt réel pour les questions

coloniales, avait fait de leur succès une affaire nationale; la France entière s'était passionnée pour le Mississipi, pour les Indes! Mais la débâcle du système changea cet enthousiasme d'un moment en une véritable défiance : la nation, d'indifférente qu'elle avait toujours été à l'œuvre coloniale, lui devint presque hostile, et ce sentiment persista pendant tout le siècle.

Ce fut d'autant plus grave que, pour des raisons d'ordre moral et philosophique, tous les meneurs de l'opinion à cette époque se posèrent en adversaires des tendances coloniales et cherchèrent à en détourner leurs contemporains : Montesquieu écrivait que « *l'effet ordinaire des colonies est d'affaiblir les pays d'où on* « *les tire sans peupler ceux où on les envoie* » ; et qu' « *il faut que les* « *hommes restent où ils sont!* » Voltaire s'indignait que les nations d'Europe pussent s'entr'égorger pour *quelques arpents de neige!* Bernardin de Saint-Pierre s'écriait : « *Je croirai avoir rendu service* « *à ma patrie, si j'empêche un seul honnête homme d'en sortir!* » Rousseau, Diderot, les philosophes, les économistes, tous les écrivains, toute la nation étaient d'accord : quand elle n'était pas un crime, la colonisation était une folie, et une folie désastreuse.

La Compagnie des Indes, sauvée du désastre et réorganisée en 1725, parce que trop de grands personnages y avaient des intérêts, faisait de bonnes affaires et distribuait de beaux dividendes : ses actions passèrent de 680 livres en 1725 à 2.316 en 1740; mais elle devait cette situation avantageuse à la protection de l'État, au monopole des tabacs et des cafés, non à ses succès coloniaux; ses actionnaires se considéraient comme des rentiers à qui le Trésor devait un revenu fixe. Personne ne se souciait des colonies, du commerce, de la mer : pour ces chimères, on n'était disposé à sacrifier ni de l'argent, ni la tranquillité du royaume, à plus forte raison la précieuse amitié britannique; le système de Law, qui avait un instant paru devoir faire de la France la nation colonisatrice par excellence, se trouva, par les mauvais souvenirs qu'il avait laissés, avoir créé un obstacle presque insurmontable à notre relèvement colonial et maritime.

Le ministère de Fleury. — Bientôt, heureusement, la période des aventures allait être terminée : en 1726, le **Cardinal de Fleury** arriva au ministère et, grâce à lui, commença une ère de calme intérieur et extérieur dont les bienfaisants effets se firent sentir jusqu'à la fin du siècle ; ce ministre octogénaire voulut avant tout rester en paix avec tout le monde, et, de fait, par son amitié, ses ennemis disaient par sa complaisance à l'égard de **Walpole** qui gouvernait alors l'Angleterre, il réussit à éviter pendant seize ans toute complication sérieuse. Par ailleurs, le cardinal *traita l'État comme un corps robuste qu'il faut laisser se rétablir de soi-même :* aucune innovation ne marqua cette période si ce n'est ce fait, à certains égards extraordinaire, que rien ne vint troubler gravement le cours régulier de la production et du trafic.

Les fruits de cette tranquillité furent merveilleux : de 1715 à 1742, le chiffre de nos échanges passa de 215 millions à 530 (si nous en croyons Arnould, de 131 à 274, ou de 80 à 305, si nous préférons les chiffres de Brûlard ou de Necker ; — ces divergences ne doivent pas étonner, les statistiques de cette époque manquant de certitude, et ces économistes ne s'entendant pas bien sur les éléments de leurs calculs ; ce qu'il faut retenir de ces indications, c'est que l'activité de la France s'accrut alors dans de grandes proportions). Nos succès furent tels qu'ils en vinrent à exciter la jalousie de nos voisins et qu'un lord Nordwich put dire à la Chambre des Communes : « Notre richesse est diminuée : il est « temps de ruiner le commerce de la nation qui nous a chassés du « marché du continent. »

Cependant les progrès de notre marine marchande n'étaient pas proportionnés à ceux de nos échanges : si l'on excepte le trafic du Levant, qui employait 800 navires par an, c'était par des navires étrangers que se faisait tout le commerce de nos ports, et le cabotage de nos côtes lui-même était en partie accaparé par les Anglais et les Hollandais. Le nombre de nos armements passa bien de 300 (?) en 1715, à 7.000 en 1730 ; mais presque tous avaient pour objet la grande (350), ou la petite pêche (1200), ou encore la navigation côtière (3.800 ; la plupart de ces navires étaient de simples barques ne dépassant pas 20 tonneaux, et les

bâtiments de 600 tonneaux, colosses de l'époque, se comptaient aisément.

Il était pourtant une navigation que nous faisions avec succès : c'était celle qui avait pour objet les colonies, les colonies d'Amérique surtout. On n'y employait que 300, 500 bâtiments au plus, jaugeant au maximum 40.000 tonneaux, mais les sommes qu'elle rapportait étaient énormes : en moins d'un siècle le trafic des Antilles devait passer de 25 millions à 239! C'est le moment de la grande fortune de Bordeaux et de Nantes; Le Havre, Rouen, La Rochelle, Marseille, Calais, Dieppe, Honfleur, Morlaix, Brest, Bayonne, Cette arment aussi pour « les îles »; Lorient était l'entrepôt du commerce des Indes.

Le Canada de 1715 à 1740. — Les « Iles » seules comptaient : la Nouvelle-France fut pour ainsi dire abandonnée à elle-même; elle ne reçut comme colons, en trente ans, que 4.000 condamnés; les cultures, qui s'amélioraient, permettaient à la population de vivre, mais le moindre trouble amenait la misère; quant à la métropole, elle ne s'occupait guère de cette colonie misérable. A quoi bon? Dans les meilleures années, les importations du Canada ne dépassaient pas trois millions, ses exportations douze cent mille livres! Tout ce que l'on savait de ce pays, par des écrivains malveillants, démontrait que jamais l'on n'en pourrait rien tirer! L'expansion continua, il est vrai, et de 1723 à 1743 les **Varenne de la Vérendrye** étendirent nos domaines jusqu'aux Rocheuses; mais dans des territoires plus vastes que l'Europe, nous avions, en 1735, trente-huit mille colons : les colonies anglaises avaient un million d'habitants et faisaient 48 millions d'affaires par an!

L'opinion était mieux disposée pour la **Louisiane**, colonie tropicale où l'on espérait arriver à produire le sucre et le café. Mais la mise en valeur fut conduite avec une lenteur et une maladresse incroyables : Crozat, Law, la Compagnie des Indes y engloutirent des millions; on s'épuisa dans des guerres interminables contre les sauvages, on gaspilla les efforts et la vie des colons dans des entreprises contradictoires. Il n'y avait en 1731 que 8.000 habi-

tants, dont 3.000 nègres, la plupart groupés autour de la **Nouvelle-Orléans**, créée en 1722.

Mais, vers 1740, les *retours* des **Antilles** françaises, c'est-à-dire leurs importations en Europe s'élevaient à 150 millions, ceux des Antilles anglaises à 60 seulement : au sucre, *plus précieux pour la France que les mines du Pérou*, inappréciable denrée dont le raffinage faisait vivre Nantes, Angers, Saumur, Saint-Denis, étaient venus s'ajouter le café, importé à la Martinique par Déclieux en 1721, et l'indigo, plus tard le coton ; — et ce commerce était plus considérable que les chiffres officiels ne permettent de l'imaginer; car on eut beau systématiser l'exclusif par les rigoureuses **Lettres patentes de 1727**, les colons continuèrent à faire au moins autant de contrebande que de trafic permis. La population augmentait rapidement : la traite, qui fournissait 6.000 nègres par an, ne pouvait suffire aux demandes; en 1740 il y avait dans nos îles 60.000 blancs, 250.000 hommes de couleur (au lieu de 25.000 blancs et 70.000 noirs en 1700).

La valeur actuelle de nos divers établissements était d'ailleurs fort inégale : la Guadeloupe, la Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Grenade, les Petites Antilles, la Guyane étaient à peine défrichées, tout l'effort de la colonisation s'étant porté sur Saint-Domingue et sur la Martinique, mais en un temps où la colonisation était avant tout une affaire de commerce, ces deux îles suffisaient à faire de la France la première puissance coloniale de l'Amérique.

Aux Indes Orientales, la Compagnie de 1723, disposant de ressources comme n'en avaient jamais eues celles qui l'avaient précédée, put arriver, en 1740, à un chiffre d'affaires de cent soixante-deux millions, et voir ses bénéfices nets dépasser treize millions; elle resta pourtant toujours inférieure à sa rivale anglaise et sa prospérité, un peu factice, ne fut jamais très solide.

Mais elle commença alors à jouer un grand rôle comme puissance territoriale et conquérante : dans cette période, en effet, elle joignit à son établissement de l'**île Bourbon**, ceux des **îles de**

France et **Rodrigues** (1714), plus tard, ceux des **Seychelles** (1742). **Mahé de La Bourdonnais** y introduisit la culture des denrées tropicales et chercha à faire de ces îles ce qu'étaient pour les Hollandais leurs établissements du Cap de Bonne-Espérance, l'escale alors indispensable à qui voulait faire le commerce des Indes.

Dans l'Indoustan même, la Compagnie aurait voulu n'avoir que des comptoirs d'échange : mais la décomposition de l'empire mongol et l'anarchie qui s'ensuivit l'obligèrent à s'assurer par sécurité des possessions territoriales : **Lenoir et Dumas** se mêlèrent à la politique indoue, prêtèrent de l'argent et des troupes aux souverains locaux, se firent concéder en paiement des territoires, **Mahé** en 1725, **Karikal** en 1739 : presque malgré elle, la Compagnie devint une puissance politique. Avec Dumas, le gouverneur, qui reçut le titre de **Nabab**, entra même dans la hiérarchie féodale indigène.

En résumé, vers 1740, la politique pacifique de Fleury avait obtenu le maximum des résultats que l'on pouvait en attendre ; notre industrie, notre commerce, notre marine même, étaient en voie de relèvement ; en Amérique, nous étions presque les maîtres de tout un continent et les Antilles étaient la plus riche colonie qui fût au monde ; aux Indes notre situation valait celle des Anglais. Il y avait là de quoi nous réjouir mais aussi de quoi exciter la jalousie des autres États européens. Il fallait s'attendre à voir un jour ou l'autre nos rivaux tenter de mettre fin à une concurrence qui les gênait. De cette lutte sur le terrain commercial la guerre devait presque fatalement sortir ; au moins devait-on la prévoir. Qu'avions-nous fait pour nous y préparer?

La marine sous Maurepas. — Il aurait fallu faire beaucoup car, en 1715, la marine était dans le même état de misère que l'ensemble du royaume. Là comme ailleurs l'administration de la Régence accrut le mal qu'elle eût dû guérir. Le **conseil de marine**, présidé par le comte de Toulouse, que l'on substitua au secrétariat de la marine par réaction contre la bureaucratie autoritaire du règne précédent, fut une preuve manifeste de l'incapacité administrative des collectivités ; il s'épuisa en discussions stériles et

en mesquines vengeances, pendant lesquelles la décadence se précipita : de soixante-six vaisseaux en 1715, la flotte était réduite à quarante-cinq en 1729.

En 1723 on s'était décidé à rétablir le secrétariat d'État, que l'on avait confié au fils de Pontchartrain, **Jean-Frédéric Phélypeaux**, comte de **Maurepas**. On a fait une très mauvaise réputation, sur la foi des contemporains, à « ce jeune homme de vingt-quatre ans... « *qui ne savait pas de quelle couleur est la mer,* ni comment est fait « un vaisseau... », et qui fut un des hommes les plus élégants et les plus frivoles de son siècle. Tout nous montre au contraire que le ministre de la marine fit ce qui était en son pouvoir pour connaître et pour faire son devoir.

Mais que pouvait-il? Tout était à l'économie, et l'on sentait encore moins le besoin de dépenser des millions pour la marine que pour toute autre partie de la puissance publique ? n'avait-on pas l'alliance, l'amitié de l'Angleterre? D'ailleurs, pourquoi des sacrifices? « La France peut-elle devenir maîtresse de la mer? » disait-on; « si cela ne se peut, *à quoi bon faire des dépenses pour* « *une armée qui n'aura jamais à se montrer?* » Maurepas ne put à aucun moment obtenir plus de neuf millions pour son département, alors qu'il proclamait vingt millions, au minimum, indispensables, alors que l'on avait eu vingt ans plus tôt quarante millions !... Avec des ressources aussi minimes, que pouvait faire le ministre le mieux intentionné? Maurepas s'efforça du moins de réaliser dans la marine restreinte, dont il semblait que désormais la France dût se contenter, toutes les améliorations de détail qui parurent possibles; il s'attacha, en particulier, à donner une organisation stable aux divers personnels techniques, jusque-là toujours improvisés.

La formation des officiers, surtout, le préoccupa; l'enseignement donné aux **gardes de la marine**, et aux **gardes du pavillon** qui, à partir de 1717, furent comme une élite dans cette élite, reçut alors sa forme définitive, et la culture mathématique commença à prendre dans notre marine une place qu'elle n'a prise dans aucune autre. Par malheur, en même temps se développa l'esprit de corps, ce qu'on a appelé « l'infernal esprit de la marine » :

tous obligatoirement nobles depuis 1721, les officiers sortis des gardes en arrivèrent à se considérer comme un corps presque souverain, dont la marine était le domaine et qu'il ne fallait pas venir déranger chez lui; contre tous ceux qui leur semblaient empiéter sur leurs prérogatives, officiers du commerce, officiers de port, officiers de plume surtout, ils nourrirent une hostilité sourde qui, le cas échéant, se traduisit par les actes les plus nuisibles au service. De plus, ce brillant corps d'officiers était rongé par tous les maux qui atteignent les établissements militaires en temps de paix : l'avancement était d'une excessive lenteur; on vit des gardes de la marine de quarante ans, et nos deux escadres de 1744 furent commandées par des vieillards de quatre-vingts ans! Enfin, l'oisiveté fit disparaître jusqu'aux qualités professionnelles : durant près de trente ans, il n'y eut aucune guerre sérieuse, à peine quelques expéditions sans importance en Floride (1719), dans la Baltique (1733), contre les Barbaresques; par économie, on faisait le moins d'armements que l'on pouvait; aussi les officiers perdirent-ils l'habitude de la mer; quand les circonstances obligèrent à faire de nouveau appel à leur savoir, les accidents de navigation furent fréquents. La jalousie, l'orgueil, la sénilité, l'inexpérience détruisirent en partie les qualités de ce corps par ailleurs si savant, si vaillant, si rempli d'honneur et de bonne volonté.

Le plus grave défaut de cette marine fut encore la conviction où elle était qu'elle ne pouvait lutter, et de fait le nombre des bâtiments était étrangement insuffisant. Maurepas avait fixé l'effectif minimum de la flotte à soixante vaisseaux; en 1742 nous n'avions que quarante-huit unités, et, d'après les espions anglais, la moitié était incapable de servir. Or la flotte britannique comprenait quatre-vingt-dix vaisseaux, cent vingt-quatre en comptant ceux de cinquante canons, et n'avait jamais cessé de naviguer! D'ailleurs, dès qu'il s'agissait de marine et de suprématie navale, tous étaient d'accord chez nos voisins : de 1740 à 1744 ils dépensèrent à cet effet deux cents millions et eurent, en 1748, deux cent soixante-huit bâtiments armés; en France au contraire, ce fut tout au plus si Maurepas obtint vingt ou trente mil-

lions dans les meilleures années; on ne songeait qu'à la guerre continentale, et la mer laissait tout le monde indifférent; ce fut là plus qu'aucune autre cause ce qui fit que notre marine fut incapable de protéger la prospérité renaissante de notre commerce et la jeune grandeur de nos colonies.

II. — La guerre de la succession d'Autriche.

La crise anglo-espagnole. — L'Angleterre avait, mieux encore que la France, utilisé cette période; le régime parlementaire y mettait le pouvoir à la discrétion des électeurs censitaires, des marchands et de leurs alliés les grands propriétaires; aussi le parti whig, qui conserva le ministère de 1715 à 1762, s'attacha-t-il avant tout à favoriser le développement économique du pays. La Grande-Bretagne dépasse alors définitivement les Pays-Bas, qui ne vivent plus que sur leur passé. Les échanges passent de trois cents millions de francs au début du siècle, à cinq cent cinquante vers 1750; le mouvement des ports s'élève de deux cent quatre-vingt-cinq mille tonnes en 1688 à quatre cent cinquante-cinq mille en 1728, à six cent soixante mille en 1749; grâce à l'Acte de Navigation, enfin strictement appliqué, la part des pavillons étrangers dans ce trafic tombe de 33 % en 1688 à 5 % en 1728.

Il apparaît désormais à tous que la grandeur de l'Angleterre est mesurée par son commerce et les questions commerciales sont considérées comme les vraies questions nationales. La diplomatie ne se désintéresse pas des affaires du continent, mais elle ne s'en occupe que pour les utiliser au mieux des intérêts du pays et ne permet pas à la dynastie d'engager le Royaume-Uni dans l'imbroglio des querelles germaniques.

Le Board of Trade qui a la charge de l'organisation du commerce devient un des principaux rouages de la machine gouvernementale. Son souci capital semble être pendant cette période d'assurer l'exploitation et l'extension des marchés extra-européens. Tandis que l'on a laissé jadis les colonies se fonder et s'administrer à leur guise, tout ce qui les concerne devient maintenant affaire

d'État; l'application des « *lois de navigation* », qui rattachent solidement l'Amérique à la Métropole, la réunion des diverses Compagnies en une Grande **Compagnie des Indes Orientales**, qui assure l'union de tous les marchands anglais contre les étrangers sont des œuvres dont l'importance n'échappe à personne. Les progrès accomplis sont immenses : par les comptoirs des Indes, (Bombay, Madras, Calcutta), par les colonies des Antilles (Barbade, Jamaïque, Nevis, Montserrat, Antigoa, Bermudes), d'énormes quantités de denrées tropicales arrivent en Angleterre. Sur la côte de l'Amérique du Nord, la Nouvelle-Angleterre, le New-York, la Pennsylvanie, la Virginie, la Caroline, la Géorgie constituent une nation jeune, ardente, avide de grandir encore, demandant à grands cris qu'on la délivre du voisinage odieux des Français qui la confine dans un territoire resserré entre les montagnes et la mer.

Cependant son propre domaine importe moins encore à l'Angleterre que le commerce qu'elle fait dans celui des nations étrangères : jusqu'au milieu du siècle, le trafic des colonies de la côte d'Amérique n'a pas dépassé cinquante millions. C'est là peu de chose à côté de ce que valent au Royaume-Uni les colonies des autres, les riches marchés fermés où les traités de 1715 ont introduit ses négociants et où ses populaires fraudeurs (les *smugglers*) n'ont pas tardé à les faire régner en maîtres : en cinquante ans, l'exploitation de l'empire portugais a fait entrer un milliard et demi en Angleterre; vers 1740, l'Espagne recevait à peine 22 % du produit de ses colonies; la moitié du commerce du monde se faisait sous pavillon anglais.

Aussi le gouvernement britannique surveillait-il jalousement les autres nations pour les empêcher de redevenir des rivales sérieuses : l'Autriche, qui avait cru pouvoir ressusciter la grandeur commerciale des Flandres en faisant d'Ostende un nouvel Anvers, fut forcée de supprimer sa **Compagnie des Indes** (1727) la cour de Madrid, ayant manifesté des velléités de reprendre sa liberté d'action aux colonies ou en Europe, fut durement rappelée au respect des intérêts de l'Angleterre; en 1719, en 1735, seule l'intervention des puissances intéressées au maintien de

la paix, de la France surtout, empêcha l'explosion d'un conflit.

Or, à partir de 1730, toute une série de ministres patriotes entreprirent le relèvement de l'Espagne ; ils prétendirent rétablir l'ordre dans les finances, ranimer l'industrie, créer une armée et une marine; surtout ils voulurent réserver à leur pays les bénéfices de ses riches possessions d'outre-Atlantique : les garde-côtes chargés de la surveillance des mers américaines reçurent des instructions sévères et s'y conformèrent. C'était priver le commerce anglais de l'un des profits auxquels il tenait le plus. Les rigueurs exercées contre les contrebandiers, habilement dramatisées par un parti belliqueux, provoquèrent à Londres un soulèvement d'indignation, d'autant plus général que la convention d'Asiento allait arriver à son terme (en 1744) ; Walpole *préféra une guerre injuste à une session orageuse,* et, aux cris de : « **La mer libre ou la mort!** » la guerre fut décidée pour venger l'honneur national (et surtout pour préparer l'annexion économique et peut-être politique de tout le continent américain). Les amiraux **Vernon** et **Anson** appareillèrent de Portsmouth avec des instructions qui leur prescrivaient d'attaquer les colonies espagnoles de l'Amérique centrale dans l'Atlantique et dans le Pacifique, tandis que **Haddock** bloquerait étroitement les côtes de la Péninsule (1739).

Intervention de la France. — La France ne pouvait rester indifférente à ces événements : quoique l'Espagne ne fût pas encore unie à nous d'une façon aussi intime qu'elle le fut par la suite, les liens dynastiques, la communauté des traditions et des intérêts avaient déjà créé une sympathie suffisante pour avoir provoqué la signature du **Traité de l'Escurial** (1733), souvent qualifié de **premier pacte de famille.** De plus, notre personnel politique avait cette conviction très arrêtée que l'intérêt de la France exigeait que l'on ne laissât pas absorber l'Espagne par l'Angleterre. Dès le début de la guerre anglo-espagnole, le sentiment très net s'affirma que c'était de nos affaires qu'il s'agissait, au moins autant que de celles de l'Espagne, et alors apparut en son jour l'erreur de ceux qui répètent, comme Fleury, que « quand un grand roi

« ne veut pas avoir la guerre, il ne l'a pas ! » Tout pacifiques, tout amis qu'ils fussent par goût et par système, les ministres anglais et français étaient débordés par les circonstances et par le déchaînement de l'opinion : en novembre 1740 le duc d'**Antin** partait pour les Antilles avec 22 vaisseaux. Quoiqu'il eût ordre de se borner à surveiller les mouvements des Anglais, quoiqu'une épouvantable épidémie, due au manque absolu de précautions sanitaires, ait rapidement anéanti ses équipages, il ne laissa pas de gêner par sa présence les opérations de Vernon ; si celui-ci commença par remporter de faciles succès contre **Porto-Bello** et **Chagres**, il fut moins heureux quand les Espagnols furent remis de leur surprise et, après des échecs retentissants devant **Carthagène** et **Santiago de Cuba**, il finit par revenir en Angleterre, accusant de son impuissance l'indiscipline de ses marins, l'impéritie de ses lieutenants et la malveillance des Français.

A bien des reprises pendant cette période de tension, des méprises, réelles ou voulues, avaient mis aux prises des bâtiments anglais et français. Ce n'était pas encore la guerre, mais tout le monde la sentait prochaine. Des complications tout à fait étrangères à ce conflit en précipitèrent l'explosion, en même temps qu'elles en dénaturaient singulièrement le caractère. L'empereur Charles VI venait de mourir, le 20 octobre 1742 ; par sa **Pragmatique Sanction**, il s'était efforcé d'assurer sa succession à sa fille Marie-Thérèse ; mais de bonnes troupes auraient mieux valu que ces paperasses pour garantir à l'archiduchesse la possession de son héritage : dès décembre, le roi de Prusse Frédéric II s'était saisi de la Silésie, qu'il entendait bien s'approprier à la faveur de la confusion générale ! En France, un parti dirigé par les frères de Belle-Isle prétendit qu'il fallait profiter des circonstances, reprendre la *politique de Richelieu et de Louis XIV*, enlever l'Empire à la Maison d'Autriche, abattre définitivement la puissance « de notre ennemie traditionnelle ». Le pacifique Fleury dut céder et permettre une intervention en Allemagne. L'occasion était trop belle à l'Angleterre de nous détourner de la guerre maritime et coloniale et de nous faire gaspiller notre argent et nos efforts dans une lutte stérile sur le continent. Tandis que le

roi de Prusse était pour nous l'allié le plus incommode, l'Angleterre entrait en relations avec Marie-Thérèse et la soutenait par sa diplomatie, par son argent, par ses troupes. Dès 1745, une armée anglaise commandée par le roi en personne venait prendre part à la bataille de **Dettingen**, à la suite de laquelle nous étions rejetés au delà du Rhin.

L'Espagne elle-même se laissait entraîner dans la guerre par la promesse d'un établissement à Parme pour le troisième fils de Philippe V (le second, don Carlos, était déjà, depuis 1733, roi de Naples et de Sicile). Pour appuyer les opérations en Italie, elle y envoyait en 1742 l'escadre de **Don José Navarro**. Mais l'approche de la flotte anglaise de **Matthews** la contraignait à se mettre à l'abri dans la rade de Toulon. Elle devait y rester de longs mois, littéralement bloquée; profitant de l'état de paix qui existait encore officiellement, les Anglais mouillés aux îles d'Hyères se ravitaillaient en France et ne s'en conduisaient pas moins sur nos côtes en véritables maîtres de la mer, allant jusqu'à incendier dans le port de **Saint-Tropez** des galères espagnoles qui s'y étaient réfugiées. Enfin, en février 1744, **M. De Court La Bruyère, qui** commandait les vaisseaux français armés à Toulon, recevait l'ordre de faire sortir sous son escorte l'escadre espagnole et d'aller de concert avec elle porter secours à notre armée d'Italie : une bataille était inévitable; les forces n'étaient pas trop disproportionnées, 15 vaisseaux français, 12 espagnols, avec 1.734 canons contre 29 vaisseaux anglais portant 2.144 bouches à feu. Le contact s'établit le 22 février à quelques milles du Cap Sicié, sans que d'abord Matthews fît mine de vouloir combattre; puis, profitant de ce qu'il était au vent, il manœuvra pour isoler Navarro qui se trouvait, peut-être volontairement, assez éloigné du centre et de l'avant-garde français (de Court); il le mit en grand danger, mais lui-même ne fut pas soutenu, son lieutenant **Lestock**, qui appartenait à un autre parti politique, ne l'ayant pas rejoint, sous prétexte que la ligne n'était pas encore formée correctement; de Court put alors revenir au combat par un virement de bord par la contre-marche et se trouva un instant en posture de passer au vent de l'amiral anglais, de le couper de Lestock et de l'envelopper;

mais comme les Espagnols, mal commandés, avaient beaucoup souffert, le lieutenant général préféra venir se placer entre eux et les Anglais et les sauva ainsi d'un désastre. Les pertes étaient à peu près égales : des deux côtés, sept à huit cents tués et un bâtiment désemparé qui sombra dans la nuit. La bataille ne recommença pas les jours suivants et les adversaires firent route chacun de son côté, les Anglais sur Gibraltar, les alliés, abandonnant leur plan primitif, sur Alicante.

Ce combat indécis, à la suite duquel l'Angleterre disgracia Matthews, et la France de Court, tandis que l'Espagne comblait d'honneurs Navarro, n'eut aucun résultat : dès le mois d'avril, l'escadre française, revenue à Toulon, était de nouveau bloquée par des forces supérieures; du moins, pendant les quelques semaines de répit que nous avait values l'éloignement des Anglais, nos troupes, maîtresses de leurs mouvements le long des côtes, avaient pu occuper Nice et Villefranche.

La bataille de Toulon avait eu lieu le 22 février 1744; le 13 octobre 1743, la France, par le **traité de Fontainebleau**, s'était étroitement unie à l'Espagne, à laquelle elle promettait de lui faire restituer Minorque et Gibraltar, et, le 15 mars 1744, elle déclarait la guerre à l'Angleterre. Les hostilités étaient enfin ouvertes officiellement.

Insignifiance des opérations dans les mers d'Europe. — Mais que pouvait faire la France? Toutes ses ressources étaient employées à lutter en Allemagne et dans les Pays-Bas. Dans la Méditerranée, l'escadre de M. de Court fut la seule qui prit la mer; en 1745 on adopta le parti de la disloquer en plusieurs divisions; les unes furent employées à escorter nos navires de commerce dans le Levant; les autres passèrent dans le Ponant pour n'en plus revenir.

Dès 1744, on avait tremblé, pour Toulon et pour Marseille; en 1746, après la bataille de **Plaisance**, quand l'Italie fut perdue pour nous, les Austro-Sardes envahirent la Provence; les Anglais les appuyaient sur la côte et occupèrent pendant quelques mois les **îles de Lérins**. Belle-Isle n'arriva qu'à grand'peine à rejeter

l'ennemi au delà du Var ; quant à notre alliée **Gênes**, assiégée par terre et par mer, si Boufflers et Richelieu parvinrent à la sauver, ils ne le durent qu'à nos galères, auxquelles leur faible tirant d'eau permit de passer entre la côte et l'escadre de blocus : ce fut le dernier service effectif qu'ait rendu notre marine à rames.

Dans le nord, on avait annoncé de grandes choses : on avait projeté de faire passer en Angleterre le prince **Charles-Édouard Stuart** (fils de Jacques III), avec une armée réunie à Dunkerque sous **Maurice de Saxe** ; mais l'escadre de **M. de Roquefeuil**, qui avait mission de couvrir cette opération, dut reculer précipitamment devant les forces supérieures de **Norris** et courir s'enfermer à Brest. Le cardinal de **Tencin**, qui avait proposé cette expédition, ne semble pas avoir même pensé à la possibilité d'une rencontre avec la flotte anglaise : il suffit à celle-ci de manifester son existence pour que ce beau projet s'effondrât. Jusqu'à la fin de la guerre on ne vit pas plus d'escadre française dans la Manche que dans la Méditerranée. Pourtant rien ne montre mieux de quel effet eût pu être une attaque directe contre la Grande-Bretagne que le succès de la romanesque équipée de Charles-Édouard. Désespérant d'être aidé efficacement par Louis XV, ce prince se fit jeter sur la côte d'Écosse par un bâtiment particulier en août 1745 ; sans troupes, sans armes, sans argent, en quelques semaines il insurgea les Highlands, se rendit maître de l'Écosse entière et arriva à quarante lieues de Londres : l'affolement fut tel en Angleterre qu'au lendemain même de Fontenoy, on rappela toute l'armée du duc de Cumberland, abandonnant sans défense la Flandre au maréchal de Saxe, qui put s'emparer de **Bruxelles** sans coup férir et pousser ses troupes jusque sur l'Escaut.

L'invasion de son territoire par une bande de montagnards avait suffi pour faire oublier à l'Angleterre toute sa politique continentale, pour la contraindre à nous laisser occuper cette Belgique pour laquelle elle avait fait la guerre en 1702. Que n'aurait-on pu espérer si l'on avait appuyé Charles-Édouard ? Mais de tout le corps du duc de Richelieu réuni sur la côte de Flandre pour cette entreprise, seuls 700 hommes réussirent à passer par

surprise, et la cause jacobite fut écrasée sous le nombre à **Culloden** le 27 avril 1746.

Telles furent les conséquences de notre abandon de la mer. Elles auraient pu être plus graves encore. Mais le gouvernement anglais de cette époque ignorait l'art d'utiliser sa supériorité navale pour de grandes fins militaires; les hommes qu'il employait, parvenus au commandement en raison de leurs seules relations politiques, se montrèrent incapables de le servir comme il eût fallu et une seule attaque fut dirigée contre nos côtes. Le 1er octobre 1746, **Lestock**, le grand amiral des politiciens whigs, débarqua sur la grève du **Pouldu** les 8.000 hommes du général **Synclair** : à quelques lieues de là, **Lorient**, sans murailles, presque sans garnison, s'offrait comme une proie facile aux envahisseurs : la destruction d'un convoi que l'on y armait à destination des Indes Orientales aurait été un désastre pour la Compagnie et pour Pondichéry. La ville était prête à succomber, probablement sans même se défendre, si, tout alarmé de se trouver en terre française, Synclair ne s'était embarqué cinq jours après, à la première nouvelle de l'arrivée de troupes, — dont les têtes de colonnes n'avaient pas dépassé Rennes!

L'aventure était piteuse; elle avait pourtant montré combien nos côtes étaient à la merci d'un coup de main. Les Anglais devaient se le rappeler dans la guerre suivante.

La défense et le ravitaillement des colonies. — A défaut d'opérations dans les mers d'Europe, la marine dut s'employer à nous conserver nos colonies. L'Angleterre, en effet, n'avait pas été heureuse dans ses entreprises contre l'Amérique espagnole : ses amiraux ne s'y étaient livrés qu'à des expéditions de pillage qui ne furent même pas couronnées de succès. Aussi le gouvernement britannique eut-il la pensée de se faire pardonner l'avortement de ses promesses de conquête, en attaquant les colonies françaises, dont il serait peut-être plus facile de s'emparer.

Au Canada. — Le ministère eut d'autant moins de peine à appliquer ces vues, que la guerre contre les Français était depuis un siècle populaire parmi les gens de Boston et de New-York; leur

haine venait d'être encore avivée par les déprédations des colonnes de chasseurs et de sauvages que, dès 1744, le gouverneur **Beauharnais** avait lancées sur les frontières de la Nouvelle-Écosse et du Massachusetts. Ce fut presque une levée en masse des populations de la Nouvelle-Angleterre que **Shirley** et **Pepperel** vinrent en 1745 conduire sous les murs de **Louisbourg**; la place, laissée sans secours, défendue assez mal par une garnison suisse en pleine révolte contre son commandant, capitula le 17 juin 1745. Ce grave événement ouvrait aux Anglais le Saint-Laurent; aussi se décida-t-on à un gros effort pour reprendre cette position; on donna au **duc d'Anville** 10 vaisseaux de ligne avec lesquels il se fit fort d'en venir à bout. Mais l'armement fut mal fait; les officiers détestaient le jeune amiral, un *intrus* à la carrière rapide, récemment sorti du corps des galères; son inexpérience, d'ailleurs, donnait beau jeu à la malveillance : la traversée de l'Atlantique dura trois mois; plusieurs bâtiments se séparèrent; arrivés en Amérique, les Français s'y trouvèrent en proie à la famine, au scorbut, au typhus; huit mille hommes, dont le commandant en chef, périrent, et ce fut à grand'peine que **La Jonquière** ramena à Brest quelques débris de l'expédition.

L'année suivante, le même **La Jonquière**, nommé gouverneur du Canada, essaya de conduire à Québec un convoi auquel se joignit **Groult de Saint-Georges** avec des bâtiments destinés aux Indes Orientales; mais le 14 mai, au large du **Cap Ortegal**, ils se heurtaient aux 14 vaisseaux de l'amiral **Anson**; avec 12 navires, dont 4 à peine méritaient le nom de vaisseaux de guerre, ils essayèrent de former une ligne de bataille pour couvrir le convoi; mais ils n'avaient que 436 canons à opposer aux 944 de l'ennemi; la moitié des capitaines, officiers de la marine marchande à qui manquait le fanatisme de l'honneur militaire, laissèrent porter ou amenèrent dès les premiers coups de canon; La Jonquière et les quelques navires qui restèrent auprès de lui ne purent que succomber héroïquement : du moins avaient-ils sauvé 16 bâtiments du convoi (sur 40), qui parvinrent à gagner le Canada.

Quoique ainsi privée d'un secours important, la Nouvelle-France trouva en elle-même assez de ressources pour assurer sa dé-

fense, et la guerre se termina sans que la vallée du Saint-Laurent eût été sérieusement menacée.

La situation des **Antilles** était autrement grave, car l'arrivée régulière des vivres était une question de vie ou de mort pour ces colonies où les cultures vivrières n'existaient pour ainsi dire pas : le moindre retard entraînait la famine. Aussi peut-on dire que la principale préoccupation du ministère de la marine pendant la guerre de la Succession d'Autriche fut d'assurer leur approvisionnement. Nos officiers se dévouèrent à cette besogne ingrate, où quelques-uns, comme **Du Bois de La Motte**, **Guichen**, **Duchaffault**, firent preuve de grandes qualités; parfois, quand la disproportion des forces n'était pas trop grande, ils livrèrent des combats heureux aux divisions anglaises; c'est ainsi que le capitaine **de Conflans** prit en 1744 le *Northumberland*, en 1746 le *Severn*.

Mais à partir de 1747, les croisières anglaises, stimulées par les reproches que leur adressait la nation, se firent plus actives : le 25 octobre 1747, le chef d'escadre **Des Herbiers de l'Etanduère**, avec huit vaisseaux, rencontra à la hauteur du **cap Finisterre** les quatorze vaisseaux de **Hawke**; la lutte était étrangement inégale, 550 canons contre 848; notre désavantage fut encore accru par l'habile manœuvre de l'ennemi, qui attaqua notre ligne par l'arrière-garde, forçant nos derniers vaisseaux à combattre des deux bords, sans que ceux de tête, sous-ventés, fussent en état de revenir prendre part au combat; le futur vainqueur des Cardinaux s'affirma là comme un des plus audacieux et des plus heureux marins qu'ait eus l'Angleterre. De notre côté, l'Etanduère se dévoua, comme La Jonquière six mois plus tôt, pour faire passer son convoi; mieux servi que lui, il n'eut à se plaindre d'aucune défaillance : après neuf heures de combat, six de ses vaisseaux, entièrement désemparés, tombèrent aux mains de l'ennemi; mais le navire amiral, *le Tonnant*, put à la nuit, remorqué par *l'Intrépide*, du comte de **Vaudreuil**, quitter le champ de bataille et regagner la France; comme on avait combattu au vent des Anglais, la plupart des 280 navires marchands que l'on était chargé d'escorter arrivèrent à destination. Le sacrifice n'avait pas été inutile.

Les communications avec l'Amérique devenaient de plus en plus difficiles : la misère commençait à régner dans les îles; bientôt même un débarquement de quelques heures sur la côte Sud de Saint-Domingue montrait que les Antilles n'étaient plus à l'abri de toute attaque. Il était temps que la paix arrivât.

On avait d'abord espéré que les hostilités ne s'étendraient pas aux Indes, où le gouverneur **Dupleix** avait reçu l'ordre de négocier avec la Compagnie anglaise une convention de neutralité comme celle dont on avait joui pendant la guerre de la Succession d'Espagne; le gouverneur de Madras promit de ne se livrer à aucun acte d'hostilité : mais sa parole n'engageait pas les officiers de la marine royale, ce qui permit au commodore **Barnet** de saisir quelques navires français sur la côte de Sumatra. Dupleix ne songea plus qu'à nous venger et appela **La Bourdonnais** à son secours.

Le gouverneur des Mascareignes avait depuis longtemps proposé d'organiser une guerre de croisières dans les mers de l'Inde; mais, tout à l'espoir de maintenir la paix, le ministère avait refusé d'appliquer ces idées et l'avait même obligé à renvoyer son escadre en Europe après une courte apparition sur la côte de Malabar (1742). Il en improvisa une autre et, en juillet 1746, il arrivait dans les parages de Ceylan avec neuf navires portant 292 canons; un seul, l'*Achille*, était un vaisseau de guerre, les autres, bâtiments de la Compagnie, véritables « coffres chargés d'artillerie », n'avaient pas une bien grande valeur militaire. Ce fut pourtant avec cette escadre hétérogène que La Bourdonnais ne craignit pas de se porter à la rencontre de Peyton, qui avait six navires, tous de la marine royale, portant 270 canons; dès le 6 juillet, à **Négàpatam**, il le déconcertait par l'intensité de son feu, à tel point que, le mois suivant, après un second engagement, le commandant anglais quittait la côte de Coromandel et nous laissait maîtres du golfe du Bengale. La Bourdonnais prenait aussitôt l'offensive contre les établissements anglais : **Madras**, assiégé par terre et par mer, demandait le 21 septembre à capituler, les négociations s'engageaient et bientôt la Bourdonnais consentait à restituer leur comptoir aux Anglais, moyennant une

rançon, ce qui était d'ailleurs conforme au caractère de la Compagnie et aux instructions avec lesquelles il était venu dans l'Inde. Mais Dupleix avait d'autres vues sur Madras, dont il voulait faire le gage de notre alliance avec le nabab du Carnatic **Anaverdi-Khan**; il prétendit garder la ville en dépit de la capitulation; et alors s'engagea entre le gouverneur et l'amiral une querelle abominable qui faillit dégénérer en une véritable guerre civile. La Bourdonnais, tout à ses fureurs contre les « marchands » de Pondichéry, ne songea plus qu'à imposer sa capitulation à Dupleix; la discussion s'éternisant, il resta sur la rade de Madras au delà de ce que permettait la prudence à l'approche du changement de mousson, et s'y laissa surprendre le 13 octobre par un cyclone qui détruisit une partie de sa flotte; il ne put même pas, avec ce qui lui restait, gagner le mouillage d'**Achem** où l'envoyait le Conseil et eut toutes les peines du monde à atteindre l'Ile de France avant l'hivernage. Il y trouva l'ordre de revenir en France où à son arrivée il allait avoir à se défendre contre les plus graves accusations.

Son départ laissait le gouverneur de l'Inde dans une situation terrible : avec des ressources dérisoires, il lui fallait se défendre contre les Anglais et contre Anaverdi-Khan, devenu leur allié. Aidé de l'ingénieur **Paradis**, Dupleix organisait, avec des marins épargnés par les naufrages du 13 octobre, avec des cipayes, une armée qui battait le nabab à **San Thome** (4 novembre 1747). Mais bientôt arrivait d'Angleterre **Boscawen** avec une escadre et une armée, tandis que **Bouvet de Lozier** n'amenait aux Français que quelques débris échappés au désastre du Cap Ortegal. Pendant cinq semaines, Dupleix soutint dans Pondichéry un admirable siège : la retraite des Anglais (17 octobre 1748) lui ramenait le concours des souverains indous, en même temps qu'il recevait des secours d'Europe sous Kersaint. Il allait reprendre l'offensive quand lui parvint la nouvelle du traité d'Aix-la-Chapelle.

Fin de la guerre. — En effet, la guerre n'avait pas donné ce qu'en espéraient les Anglais : à vrai dire, ni contre l'Espagne, ni

contre la France, ils n'étaient prêts; ils ne savaient même exactement ce qu'ils voulaient faire quand éclata le conflit; un peu amollis par trente années de paix, leurs capitaines et leurs marins n'avaient plus les qualités d'audace, d'endurance, de discipline qui avaient fait la force de leurs aînés; leur gouvernement surtout avait perdu la tradition du judicieux emploi des forces navales à laquelle il avait dû les succès de jadis. Sans doute, pas un instant, la supériorité navale de l'Angleterre n'avait été mise en question : en huit ans, elle avait perdu 9 vaisseaux, la France et l'Espagne 45! son empire sur les eaux était si bien assuré que de 1744 à 1748, en pleine guerre, ses échanges étaient passés de 18 millions de livres sterling à 20 et demi. Mais elle ne savait plus se servir de cette supériorité : au lieu de frapper des coups capables d'abattre ses adversaires, elle n'avait su qu'engager des opérations décousues, ayant pour objet des profits matériels, mal conçues et vouées à des échecs certains. Nulle part nos colonies ni celles de nos alliés n'avaient été sérieusement entamées; la guerre commerciale elle-même était loin d'être tout à l'avantage des Anglais : s'ils avaient pris 1.360 navires aux Espagnols, 2.185 aux Français, les alliés leur avaient enlevé 3.127 bâtiments : aux Antilles, où la Martinique était un refuge inexpugnable pour nos corsaires, le prestige du pavillon britannique et l'activité du commerce semblaient même en danger.

Sur le continent, les choses tournaient mal pour l'Angleterre : Frédéric II avait eu beau nous abandonner deux fois, la guerre en Allemagne s'était éteinte sans que l'Autriche parvint à entamer nos frontières; en Italie, nous étions arrivés à nous remettre d'accord avec la Sardaigne; aux Pays-Bas, où tendait à se concentrer la lutte, nous n'avions eu que des succès : après **Fontenoy**, nous avions vaincu à **Raucoux** et à **Lawfeldt**, nous avions occupé le pays jusqu'au Rhin; si la guerre se prolongeait, on risquait de voir la France s'annexer définitivement les Pays-Bas catholiques. C'était ce que les hommes d'État anglais voulaient éviter à tout prix; aussi, en 1748, devinrent-ils tout d'un coup très conciliants; et comme Louis XV, las de la guerre, donnait comme instructions aux plénipotentiaires qu'il envoya à Aix-la-

Chapelle de *traiter en roi, non en marchand*, la paix se fit aisément; on convint de remettre toutes choses en l'état où elles se trouvaient avant le conflit : la France évacuait les Pays-Bas, l'Angleterre nous rendait Louisbourg en échange de Madras; le contrat d'Asiento était renouvelé pour une période de quatre ans. Tout le profit que nous tirions de huit années de guerre était un établissement pour une fille du roi, qui épousait **Don Philippe**, devenu duc de Parme et de Plaisance. La querelle coloniale restait ouverte; il faudrait la trancher un jour ou l'autre; on aurait dû le comprendre en France.

CHAPITRE III.

LA CRISE DÉCISIVE : LA GUERRE DE SEPT ANS.

I. La politique et les conflits coloniaux de 1748 à 1755.

La France et l'Angleterre dans l'intervalle des deux guerres. — La période qui suivit la paix d'Aix-la-Chapelle fut, au dire de tous ceux qui la vécurent, l'une des plus heureuses qu'eût encore connues le monde : « le commerce florissait de Pétersbourg à « Cadix, les beaux-arts étaient partout en honneur; *l'Europe « ressemblait à une grande famille réunie après ses différends* » (Voltaire). Le mouvement de renouvellement économique qui s'était déjà dessiné entre 1715 et 1740 se poursuivait : le chiffre de nos échanges, année moyenne, s'élevait maintenant à 616 millions; le trafic de nos colonies surtout nous valait d'énormes bénéfices : la population des Antilles françaises atteignit alors un demi-million d'habitants; à Paris, partout, le luxe et le bien-être se développaient dans des proportions merveilleuses.

Par malheur, la paix ne pouvait être qu'une trêve : il n'était pas permis d'espérer que l'Angleterre et la France pussent se partager à l'amiable l'Amérique et les Indes. Car c'est bien entre ces deux nations que la lutte se trouve alors restreinte : l'Angleterre ne songe pas, pour le moment, à attaquer les Pays-Bas, pourvu qu'ils se contentent d'exploiter l'archipel Malais qu'elle ne se soucie plus de leur disputer, et elle a abandonné ses vues de jadis sur l'Amérique espagnole, dont la conquête, comme l'a montré l'expérience de 1740, serait aussi malaisée que peu avantageuse, du moins pour le moment : quand arrive à terme la convention d'**Asiento**, en 1753, elle n'en demande même pas le renouvellement.

Au contraire, dans toutes les parties du monde, à chaque instant, les intérêts coloniaux mettent en opposition Français et Anglais. Les hommes d'État affectent de croire que ce sont là de minces affaires, indignes de brouiller deux grandes nations; il n'en est pas moins vrai que les conflits, les querelles se produisent à tous moments, dégénèrent en luttes armées, en véritables guerres locales; la guerre générale finit par éclater en 1755; à certains égards, on peut affirmer qu'aux colonies elle n'avait pas cessé un instant.

Aux Indes, en particulier, la politique de **Dupleix** n'avait pas tardé à remettre aux prises Français et Anglais. **Joseph Dupleix** était le fils d'un actionnaire de la Compagnie, qui l'envoya de très bonne heure aux Indes. Premier conseiller au conseil de Pondichéry, puis gouverneur de Chandernagor (1731-1742), il y acquit une rare expérience des hommes et des choses de la péninsule. Pourtant, quand il fut nommé gouverneur de Pondichéry (1742), Dupleix n'était encore qu'un marchand. Les circonstances seules en firent un homme d'État, en même temps qu'elles lui donnèrent sur le rôle que les Européens étaient appelés à jouer dans l'Inde, des idées tout à fait nouvelles, destinées au plus grand avenir.

Il débuta par défendre la colonie contre les Anglais; aux succès qu'il remporta pendant la guerre de la Succession d'Autriche, il dut une autorité, une faveur qui lui permirent d'agir à sa guise, même sans en référer à la Compagnie. C'est alors que commence son œuvre originale.

Dupleix constatait que le trafic de l'Inde était devenu une des branches les plus fructueuses du commerce maritime; il voulait, tant par patriotisme que par intérêt personnel, en assurer à la Compagnie et à la France sinon le monopole, du moins la jouissance sûre et durable. Mais les conditions dans lesquelles s'était jusque-là fait ce commerce étaient transformées : l'autorité du Grand Mogol, devenue presque nominale, ne pouvait plus garantir aux Compagnies la sécurité nécessaire et aucune puissance nouvelle ne la remplaçait en qui on pût avoir confiance. Une solu-

tion s'imposait donc aux Européens : devenir les maîtres de l'Inde, ou au moins d'une partie de l'Inde, et y établir eux-mêmes un régime de paix et d'ordre. Dupleix trouvait d'ailleurs un autre avantage à cette combinaison : en se substituant aux princes indigènes, en assumant à leur place les charges du gouvernement, on s'assurerait par là-même les avantages de la souveraineté et ces redevances qui permettaient aux **nababs** d'accumuler des trésors légendaires. La Compagnie acquerrait un **revenu fixe** et ne serait plus réduite aux profits, incertains et variables, du négoce : les actionnaires verraient augmenter leurs dividendes, et la France se constituerait un empire en Extrême-Orient.

On ne pouvait d'un seul coup mener à bien la conquête de l'Inde; — aussi Dupleix, poursuivant d'ailleurs une politique déjà pratiquée par ses prédécesseurs, se proposait-il d'abord de faire de la Compagnie une puissance indoue comme les autres, ayant sa place dans la hiérarchie féodale mongole, qui grandirait petit à petit et deviendrait un jour prépondérante : il suffirait de savoir se mêler aux querelles des princes, et se faire payer par ceux qui nous devraient le pouvoir; on se laisserait donner par eux des provinces, des fermes d'impôts, des commandements militaires, etc... et surtout, on en ferait nos alliés, nos **protégés**; on installerait près d'eux un représentant de la France qui les conseillerait, une force militaire qui donnerait de l'autorité à ses avis; — et notre **résident**, appuyé sur cette **escorte**, ne tarderait pas à devenir le véritable maître du pays. C'est le système qu'ont employé les Anglais, avec le succès que l'on sait.

Pour que la Compagnie pût jouer ce rôle, il fallait qu'elle représentât une force effective, capable d'assurer la victoire à ceux qu'elle soutiendrait. Or, pour défendre de simples comptoirs commerciaux, elle n'entretenait encore dans la péninsule que quelques compagnies d'infanterie. Le grand mérite de Dupleix fut précisément de comprendre que cette armée, dérisoire à qui voulait la juger avec des yeux d'Europe, était dans l'Inde une puissance, capable de disperser sans coup férir les multitudes dépourvues de toute valeur militaire que les états indigènes mettaient en campagne : à **San Thome**, avec 230 Européens, Paradis

avait mis en déroute 10.000 Indous! De plus, Dupleix eut l'idée de renforcer les compagnies européennes en leur adjoignant des troupes indigènes, des **cipayes**; de ces soldats méprisés, et méprisables, on pouvait faire, en leur donnant l'armement européen, en les dressant à nos manœuvres, à notre tactique, une armée, toujours médiocre, mais infiniment supérieure aux cohues indisciplinées des nababs et des rajahs; et de fait, on ne peut guère, au cours de deux siècles d'histoire, citer un cas où des forces hindoues aient fait reculer une troupe organisée à l'européenne. Tout comme ses plans politiques, les conceptions militaires de Dupleix ont vu leur valeur vérifiée par l'expérience.

Il ne faudrait toutefois pas croire qu'un système si complexe, si infini comme résultats, ait pu surgir un beau matin, entièrement constitué dans toutes ses parties, dans l'esprit d'un homme, quelles qu'aient été d'ailleurs son intelligence et son expérience : comme il arrive le plus souvent, c'est après coup que Dupleix fit la théorie de ses actes; il nous faut attendre 1753 pour le voir exposer avec quelque clarté, dans un mémoire aux directeurs, les principes de sa politique, et il semble bien que ce fut alors seulement que, par nécessité, il se rendit compte lui-même de la portée de ce qu'il avait entrepris et voulait continuer. Mais il ne faudrait pas en profiter pour prétendre que jusque-là le hasard seul et l'inspiration du moment avaient déterminé sa conduite. Comme il l'a dit lui-même : « *Un enchaînement de circonstances qu'on aurait eu de la peine à prévoir a cependant conduit au but que l'on cherchait depuis longtemps. On a saisi les occasions qui se sont présentées.* »

Le grave inconvénient de ces projets aventureux était l'impossibilité de les faire approuver par les actionnaires et les directeurs de la Compagnie. Pas un instant Dupleix ne se fit d'illusions à ce sujet, mais la guerre de la Succession d'Autriche l'avait instruit : on l'avait alors récompensé pour des actes que l'on n'aurait jamais permis s'il avait été possible de lui donner des ordres lors du siège de Madras; convaincu que toujours le succès justifierait l'audace, il prit encore le parti d'agir de sa propre

initiative, quitte à se faire donner les autorisations nécessaires une fois l'œuvre accomplie.

Il y avait en ce moment une double querelle de succession dans l'Inde péninsulaire, pour la soubahie du **Dekkan** et pour la nababie du **Carnatic**. Les possesseurs de fait, **Nazir Sing** et **Anaverdikhan**, étant les amis des Anglais, Dupleix, qui les estimait des usurpateurs, embrassa le parti des héritiers légitimes, **Mousafer Sing** et **Chanda Sahib**. Par sa diplomatie, il leur fit obtenir l'investiture impériale (paravana). Puis une petite armée, sous d'**Autheuil**, occupa le Carnatic (juillet-août 1749); une intervention un peu hésitante des Anglais, qui les conduisit un instant jusque sous Pondichéry, tourna à leur désavantage, Nazir Sing ayant disparu assassiné dans une épouvantable débandade de son armée (novembre 1749). Les nouveaux souverains vinrent à Pondichéry, en grande pompe, affirmer leur reconnaissance et se constituer les protégés de la France : des territoires considérables, les **Circars d'Orissa** (Mazulipatnam et Yanaon), passèrent sous l'autorité directe de la Compagnie, en même temps que le Carnatic devenait un état vassal de la France. Bientôt même **Bussy**, envoyé avec une armée auprès de notre protégé Mousafer, profitait d'une révolution de palais pour placer sur le trône du Dekkan **Salabet Sing** (juin 1751), qui n'était plus que notre créature et notre instrument; il battait les **Mahrattes** et leur imposait un traité d'alliance; le Grand Mogol lui-même devait subir son influence : « *Tout ce que vous demanderez à Delhi viendra incessamment* », écrivait l'heureux général à Dupleix (septembre-décembre 1751).

Cependant Méhémet Ali, fils d'Anaverdi, tenait toujours dans **Tritchinopoly**, au sud du Carnatic. Les Anglais, sentant combien leur situation serait compromise si les Français devenaient maîtres de l'Inde, firent un grand effort pour le secourir (août 1752); ils avaient quelques excellentes compagnies suisses, très supérieures à tout ce dont disposait Dupleix (quoiqu'on lui ait envoyé près de cinq mille hommes de France en six ans); **Clive** et **Lawrence** réussirent à rejeter **Law** dans le Sud et à le faire capituler à **Seringham** (13 juin 1752). Pondichéry, dégarni de troupes, se trouva un instant en grand danger.

Mais Dupleix ne rappela même pas Bussy du Dekkan ; avec des recrues venues de France, il improvisa une armée qui, sous Kerjean, reprit l'offensive et rétablit nos affaires ; dans les premiers mois de 1754, Trichinopoly était sur le point de succomber : jamais l'Inde ne fut plus près de devenir un empire français.

En France, personne ne comprenait rien à ces étranges événements ; on trouvait seulement que les expéditions militaires coûtaient cher, que le revenu net de la Compagnie en souffrait, que le cours des actions baissait, tombait à 1.885 livres en 1756. Les administrateurs de la Compagnie, qui ne voyaient que commerce, bénéfices, dividendes, étaient fort inquiets : ils multipliaient à Dupleix les conseils de modération, et lui marchandaient âprement les renforts : « Les succès, écrivaient-ils, « n'empêchent pas qu'on ne desire un état moins brillant mais plus « tranquille et plus favorable au commerce... ; *on ne veut que quel-* « *ques établissements*, en petit nombre, *et quelques augmentations* « *de dividendes*. »

Brusquement arriva la nouvelle du désastre de Seringham ; l'indignation put se donner libre cours : Dupleix, simple agent commercial, se transformait en souverain ! au lieu de faire des affaires, il compromettait l'argent de la Compagnie dans on ne savait quelles aventures incompréhensibles ! La France et l'Angleterre étant en pleine paix, il faisait se battre Français et Anglais dans l'Inde ! Qu'allait dire l'Angleterre ? On craignit les pires complications. Aussi, dès que la compagnie anglaise proposa de négocier, accepta-t-on avec joie. On envoya à Londres le directeur **Duvelaer** (mars 1753) assurer que l'on ne projetait « ni « d'avoir dans l'Inde des possessions plus vastes que l'Angleterre, « ni de s'y faire neuf millions de rente, ni de se conserver le com- « merce exclusif du royaume de Golconde (Haïderabad, encore « moins celui de toute la côte de Coromandel ». Un ancien ami de Dupleix, **Godeheu**, partit pour Pondichéry avec des instructions invraisemblables : il devait mettre fin à toutes les folies de Dupleix, le destituer, l'arrêter s'il était nécessaire (décembre 1753). Bientôt, il est vrai, parvinrent à Paris les mémoires par lesquels Dupleix cherchait, un peu tard, à justifier son adminis-

tration, en expliquant ses intentions : un revirement commença à se dessiner en sa faveur; mais Godeheu, arrivé aux Indes en août 1754, lui avait aussitôt signifié sa révocation et l'avait forcé à s'embarquer pour la France. Ses dernières années se consumèrent en d'interminables procès contre la Compagnie et il mourut en 1763 dans un état voisin de la gêne.

Dès son arrivée, Godeheu était entré en pourparlers avec le gouverneur de Madras. « Deux nations policées comme la France « et l'Angleterre, disait-il, sont faites pour s'entendre ; *la guerre est « haïssable ; ceux qui l'ont faite avaient tort.* » Les négociations devenaient faciles ! Le 26 décembre 1754, on signait le traité de **Sadras**, par lequel les deux compagnies renonçaient à toute domination territoriale, à tout établissement politique dans l'Inde, pour se consacrer uniquement aux opérations commerciales qui avaient été leur premier objet.

En somme, la France abandonnait le Dekkan, dont elle avait fait la conquête, sans que l'Angleterre, en échange, évacuât quoi que ce fût. « *On conviendra* », a écrit un historien anglais, « *que peu « de nations ont jamais fait à l'amour de la paix des sacrifices aussi « considérables.* » Au reste, les stipulations matérielles du traité importent assez peu, car il ne fut jamais appliqué : la nécessité de régler certaines questions financières avec les princes indigènes conduisit des deux côtés les gouverneurs à maintenir leurs troupes dans l'intérieur, et elles y étaient encore, occupant toujours leurs positions, quand la guerre recommença. Ce qu'il faut retenir, c'est l'effet fâcheux produit par cette reculade honteuse et maladroite : Godeheu avait signifié à l'Inde que nous nous désintéressions d'elle; nos alliés indigènes se détachèrent de nous, nous cessâmes d'être une puissance indoue, au moment même où l'Angleterre, victorieuse au Malabar (1756) et au Bengale (Bataille de **Plassey**, 1757), en devenait une, et cette abdication ne devait même pas obtenir les résultats misérables que l'on s'était proposé, puisque, malgré tout, la guerre allait éclater quelques mois plus tard.

Les conflits en **Amérique** n'étaient pas moins graves : aux **Antilles**, l'on n'arrivait pas à s'entendre sur ce que l'on appelait les

« **Iles neutres** », réservées aux Caraïbes, ou plutôt abandonnées à la colonisation libre : en fait, la Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Grenade étaient des colonies françaises; les patriotes anglais s'en indignaient; mais c'était là une affaire sur laquelle on aurait pu s'entendre, d'autant plus que notre diplomatie s'y montrait comme toujours conciliante à l'extrême : sur le continent, au contraire, les compétitions prenaient un caractère d'extrême acuité.

Une ligne serrée de postes y unissait maintenant le **Canada** à la Louisiane par les lacs et le Mississipi, arrêtant toute expansion des colonies anglaises vers l'intérieur; aussi l'irritation contre les Français était-elle devenue un sentiment général, qui n'était plus limité, comme au temps de Louis XIV, aux seuls habitants de la Nouvelle-Angleterre. Toute la population des treize colonies, quinze cent mille hommes au bas mot, confondait maintenant dans une même haine les Canadiens et les Français. Le conflit devint imminent quand, à partir de 1740, les gouverneurs **La Galissonière, La Jonquière, Duquesne** firent occuper la vallée de l'Ohio, réduisant encore l'espace dévolu à la colonisation anglaise, qu'ils rejetaient ainsi en deçà des Alleghanys.

Le gouvernement virginien, en 1753, concéda des terres dans cette région et y envoya des colons, que les Français délogèrent; pour les protéger, un détachement de milices sous le commandement du major **Washington** vint alors construire **le fort de la Nécessité** en face de l'établissement français du **Fort Duquesne** (Pittsbourg); un parlementaire français, **Villiers de Jumonville**, fut attaqué et tué par les Anglo-Américains (le 28 mai 1754). Pour venger cet « *assassinat* », les Français détruisirent le fort de la Nécessité et chassèrent du pays la garnison américaine. L'Amérique anglaise se crut menacée dans son existence : la Virginie et le Massachusetts demandèrent l'autorisation de s'armer, et un congrès de toutes les colonies se réunit à **Albany** (juin 1754), pour préparer une action combinée contre les Français : nous nous trouvions en présence d'un soulèvement général de la nation américaine, dont l'union se faisait contre nous. **Franklin** fut envoyé à Londres, avec la mission de réclamer des secours contre les menaces d'invasion française.

En Angleterre l'opinion fut unanime pour exiger une prompte intervention en faveur des colons; le ministère **Newcastle** adressa au gouvernement de Versailles une protestation contre les agissements des Canadiens; puis, sans attendre la réponse, il envoya en Amérique une petite armée sous le commandement du général **Braddock**. Arrivé en Virginie au mois de février 1755, celui-ci entreprit aussitôt de chasser les Canadiens de la vallée de l'Ohio; mais les soldats anglais et les miliciens américains n'avaient aucune expérience de la guerre dans les bois; un faible détachement canadien les surprit au confluent de la **Monongahéla** et de l'Ohio (9 juillet 1755) et leur infligea une défaite complète : Braddock était parmi les morts.

En Acadie, la situation n'était pas moins critique : en cédant cette province à l'Angleterre, le traité d'Utrecht avait négligé d'en déterminer les limites; quelles étaient-elles? La baie de Fundy, disaient les Français; la rive droite du Saint-Laurent, affirmaient les Américains. Durant un demi-siècle on discuta. Pendant ce temps le territoire contesté se peuplait de colons d'origine française. Cette situation indignait les Bostoniens; dès 1744, ils réclamaient que l'on « *extirpât* » les Acadiens. A partir de 1750, les difficultés, les conflits, les engagements sont incessants; enfin en 1755, une armée, partie de la Nouvelle-Angleterre, envahit le pays des « Acadiens neutres », refoulant les faibles garnisons françaises (juin 1755); on désarme les habitants, puis, quand toute résistance est impossible, on les embarque de force, l'on disperse aux quatre coins de l'Amérique les 10.000 malheureux qui s'obstinaient à rester Français. Le « **Grand Dérangement** », comme on a appelé cet abominable attentat, avait définitivement fait de l'Acadie une province anglaise.

A Versailles on avait fini par s'inquiéter des événements d'Amérique, et on avait, par précaution, expédié au Canada le général Dieskau avec des renforts; mais, pour ne pas prêter à de nouvelles récriminations, on n'avait donné à l'escadre de **Du Bois de la Motte** chargée de les transporter qu'une partie de son armement. Le gouvernement anglais déclara qu'il s'opposerait à leur passage,

et **Boscawen** eut l'ordre d'arrêter les vaisseaux français. Grâce au brouillard, la plupart réussirent à passer; mais l'*Alcide* et le *Lys*, qui se trouvèrent isolés au milieu de la flotte anglaise, furent capturés après une lutte inégale (8 juin 1755).

Bientôt, les incidents de ce genre se multiplient un peu partout; sur toutes les mers, nos vaisseaux de guerre sont attaqués; enfin, en novembre, **Boscawen** et **Hawke** arrêtent tous les bâtiments français qu'ils rencontrent dans l'Atlantique, principalement sur les bancs de Terre-Neuve : ils capturent ainsi trois cents navires, valant trente millions; six mille matelots des classes sont faits prisonniers, et la mobilisation de notre flotte s'en trouve singulièrement gênée. Un certain nombre des captifs sont même contraints de s'engager dans les équipages ennemis!

En France, on s'obstinait à croire que jamais une guerre entre grandes puissances ne pourrait sortir d'incidents coloniaux; quand des capitaines français, par représailles, arrêtèrent des bâtiments anglais, on les restitua. Il fallut pourtant se décider à reconnaître la réalité : aux représentations de Rouillé sur l'attentat de Boscawen, le ministre anglais répondit que ces actes étaient la suite naturelle de l'état de guerre qui, en fait, existait depuis plusieurs années entre Anglais et Français; la France se résigna à la volonté de ses rivaux et, le 17 mai 1756, déclara la guerre au Royaume-Uni.

Le renversement des alliances et la guerre continentale. — Déjà la situation s'était étrangement compliquée. Depuis 1748, Frédéric II sentait que l'Autriche n'avait qu'un but, lui reprendre la Silésie, et qu'il ne pouvait compter pour le défendre sur la France, désabusée de son amitié par ses trahisons répétées. Pour se sauver coûte que coûte, le roi de Prusse, malgré sa haine pour son cousin Georges II, se réconcilia avec lui et signa le traité de **White Hall** (16 janvier 1756) qui lui garantissait l'intégrité de ses possessions.

D'un autre côté, l'impératrice et son ministre **Kaunitz** avaient imaginé que l'amitié de la France pourrait leur permettre de prendre leur revanche des Hohenzollern; en usant de Madame de Pompa-

dour et de sa créature **Bernis**, ils ménagèrent un rapprochement qui aboutit au **premier traité de Versailles** (1er mai 1756). Ce n'était encore qu'une alliance défensive, dont la guerre, en apparence, ne devait pas sortir; le phénomène essentiel, que l'on a caractérisé par le terme de **Renversement des alliances**, n'en était pas moins accompli : tandis que, dans la guerre précédente, la France alliée de la Prusse avait lutté contre l'Autriche alliée de l'Angleterre, elle se trouvait maintenant étroitement unie à l'Autriche, en présence de la Prusse passée à l'amitié britannique. Pour que le gouvernement de Londres fût libre d'agir à sa guise dans l'univers entier, il ne lui restait qu'à voir éclater ce conflit européen qui, étant données les traditions de la France, absorberait vite toute l'attention de notre gouvernement et de notre nation.

Frédéric II savait qu'une véritable coalition s'ourdissait contre lui ; il crut devoir déconcerter ses adversaires en prenant l'offensive : en août 1756, sans déclaration de guerre, il se jeta sur la Saxe, qui avait trempé dans la conspiration franco-autrichienne; aussitôt, les armées de Louis XV et de Marie Thérèse accoururent au secours de leurs alliés; la guerre continentale, si longtemps espérée et préparée par l'Angleterre, était déchaînée : le 1er mai 1757, Bernis signait **le second traité de Versailles** par lequel la France s'engageait à fond dans les affaires germaniques; l'Angleterre avait les mains libres sur mer et aux colonies, sûre de n'y rencontrer qu'un adversaire distrait, presque indifférent, tout occupé de ses armées d'Allemagne et de sa diplomatie européenne.

II. La guerre de Sept ans.

La marine anglaise et la marine française. — Quelles allaient être les forces en présence?

En Angleterre, l'insuccès relatif de la guerre de 1740 avait indigné la nation; tous les partis exigèrent la réforme de cette marine qui s'était montrée inférieure à sa tâche, et lord **Sandwich** put la mener à bien sans avoir égard aux traditions ni aux intérêts. Le corps des officiers fut sévèrement épuré; le recrutement des équipages assuré par le système des *primes;* le terrible **code pénal** de

1749 enleva aux marins le bénéfice du jury, et des exécutions sans merci vinrent bientôt rappeler à tous que ni les matelots, ni les amiraux n'étaient à l'abri de ses sévérités ; la flotte, toujours maintenue prête à entrer en campagne, s'éleva en 1756 à 320 bâtiments, dont 142 vaisseaux de ligne.

En France, il aurait fallu un effort plus considérable encore ; car notre marine, pour n'être pas réduite en 1745, ainsi qu'on le répète sur la foi de Voltaire, *à un vaisseau de ligne*, n'en était pas moins dans un état lamentable ; c'était à peine si, à cette date, nous avions trente vaisseaux. Un instant, on parut vouloir faire quelque chose : l'**Édit de Marly**, qui rétablissait le **vingtième**, parla de « la nécessité où nous sommes de mettre notre marine en état « de favoriser le commerce ». Ce ne furent là que de bonnes intentions passagères : déjà les dépenses dépassaient les recettes de cent millions par an ! Les crédits de la marine ne s'élevèrent, en 1750 encore, qu'à 18 millions ; il fallut la guerre pour que l'on obtînt, en 1758, 31 millions. On s'en consolait en répétant que l'Angleterre n'entretenait sa flotte qu'à force d'emprunts ; à quoi bon suivre notre rivale dans la voie ruineuse des armements excessifs ? nous n'avions qu'à attendre le moment, chaque jour plus proche, où son crédit et sa puissance sombreraient à la fois dans une catastrophe financière inévitable.

Nous eûmes alors des ministres de la marine qui, dans une certaine mesure, atténuèrent les effets de cette parcimonie imprévoyante : Maurepas, qui avait en 1748 proposé un programme raisonnable et habile, qui avait, la même année, décrété la *suppression du corps des galères*, allait disparaître disgracié, dès 1749 ; mais il eut comme successeurs deux travailleurs consciencieux, **Rouillé de Jouy** (1749-1754) et **Machault d'Arnouville** (1754-1757), qui firent de leur mieux : on construisit, de 1749 à 1754, 38 vaisseaux, et l'on eut en 1756, au moins sur le papier, 63, peut-être 72 vaisseaux de ligne.

Malheureusement, jamais les vices de notre organisation ne furent plus grands ni plus visibles ; les matelots, battus, mal nourris, rarement payés, désertaient à l'envi ; on fut parfois obligé de les conduire enchaînés aux ports d'embarquement ! Quant aux

officiers, ils étaient en guerre ouverte, soit avec les administrateurs, soit entre eux : les auxiliaires, ou **Officiers bleus**, ne sortant pas des gardes, qu'il avait fallu introduire en grand nombre dans la marine pendant la guerre, par suite de la faiblesse numérique des cadres, étaient exécrés du **Grand corps**, et il n'était pas de violences auxquelles cette rivalité ne donnât lieu, même en présence de l'ennemi; on a prétendu qu'en 1756, MM. de la Rigaudière et de Montalais, officiers rouges, avaient volontairement laissé accabler leur chef l'officier de port Beaussier, commandant la division du Canada. Enfin, rouges comme bleus n'avaient pour ainsi dire jamais eu l'occasion de se former à leur métier; en 1755, 700 officiers, sur 900, servaient à terre! leur inexpérience fut dans bien des circonstances scandaleuse; ils n'avaient d'ailleurs aucune confiance en eux, et n'en inspiraient pas davantage à leurs chefs, ou au ministère; aussi la guerre fut-elle toujours alors conduite avec une timidité extrême : comme nous n'avions que très peu de vaisseaux, le principal souci de nos amiraux fut de ne pas nous exposer à les perdre; on prôna la prudence, la circonspection, presque l'irrésolution, en présence de la jeune et active marine anglaise!

Expédition de Minorque. — La guerre commença pourtant par une entreprise brillante, au moins en apparence : l'attentat de Boscawen avait indigné tout le monde; on résolut de le venger en frappant l'Angleterre à un endroit sensible, en lui enlevant la position de **Port-Mahon** qui en faisait une puissance méditerranéenne et, comme la guerre d'Allemagne n'était pas commencée, on put n'y épargner ni les hommes, ni l'argent.

Dans des conditions de secret et de promptitude remarquables, on embarqua les 12.000 hommes du maréchal de **Richelieu** à Toulon sur deux cents transports qu'escorta l'escadre de **La Galissonière**. Le débarquement des Français (18 avril 1756) fut une véritable surprise pour l'ennemi et la plus grande partie de l'île était occupée quand, le 18 mai, arriva l'escadre de **Byng**, partie de Portsmouth aux premières nouvelles de l'entreprise.

Les forces étaient sensiblement égales, 12 vaisseaux français contre 13 anglais. Mais l'ennemi, quoiqu'il eût le vent pour lui,

ne montra pas une grande ardeur; Byng, hanté par le souvenir de Matthews, était surtout préoccupé de ne commettre aucune faute qui pût lui être reprochée par la suite; un vaisseau avarié qui tomba sous le vent, en entraînant plusieurs autres et désorganisant sa ligne, lui fit suspendre tout mouvement. La Galissonière ne fut pas moins timide : il aurait pu profiter de ce désordre momentané des Anglais pour couper leur ligne et prendre leur avant-garde sous-ventée entre deux feux; il craignit de compromettre ainsi sa propre escadre, et tout se borna à une canonnade entre les divisions de **West** et de **Glandevez**, à l'avant-garde. Le combat ne recommença pas le lendemain : Byng, désespérant de recouvrer l'île, prit le parti de se retirer à Gibraltar; l'amiral français se rappela que, d'après ses instructions, l'*objet dont il devait perpétuellement s'occuper était la conservation des forces de Sa Majesté*, et le laissa aller. Sur terre, l'affaire fut alors menée galamment, et le fort **Saint-Philippe** capitula le 29 juin. Quand l'escadre anglaise, forte maintenant de 21 vaisseaux, sous **Hawke**, reparut en juillet, elle trouva l'île aux mains des Français et la flotte repartie pour Toulon.

C'était un beau succès, quoique l'engagement, en soi, fût de mince importance : à Paris, l'on s'imagina avoir réparé d'un coup tous les désastres du passé. Comme, peu de temps après, nous occupâmes la **Corse** pour le compte des Génois, nous pûmes nous croire les maîtres de la Méditerranée. Mais cela ne nous servit guère : les Anglais ne songèrent pas un instant à nous reprendre une position dont l'influence sur la guerre continentale, limitée à l'Allemagne, était nulle, et se bornèrent à nous continer dans cette mer intérieure en maintenant en permanence une forte escadre à Gibraltar; plusieurs fois même des divisions britanniques vinrent croiser jusque sur les côtes de Provence. Nous avions dépensé beaucoup d'argent sans même assurer la sécurité à notre pavillon dans la Méditerranée, et tout finit par se trouver perdu, puisqu'à la paix il fallut rendre cette conquête au vainqueur.

Pitt au ministère. — Impuissance de la flotte française. — En Angleterre, l'effet fut prodigieux : il fallut un coupable et le mal-

heureux **Byng**, traduit devant une cour martiale, fut fusillé sans que les politiciens qui étaient les vrais responsables de sa défaite (ils l'avaient retenu jusqu'au dernier moment dans les eaux anglaises par crainte d'une attaque que rien ne faisait prévoir, et l'avaient ainsi empêché d'arriver à temps) osassent le sauver. Pendant tout l'hiver la panique régna sur les côtes : on ne pensait qu'à un débarquement des Français; la peur et l'indignation furent telles que le ministre de la guerre, **Pitt**, quoiqu'il ne fût pas le chef du cabinet, devint le maître du royaume, parce qu'il était résolu *à sortir l'Angleterre de cet état d'énervement, et à abattre la puissance maritime de la France* (novembre 1756).

Avec une volonté sauvage, il se mit à l'œuvre, sans égards pour l'équilibre budgétaire; il lança contre nous cent mille soldats, soixante mille marins, quatre cents navires; la Prusse reçut vingt-quatre millions, et plus, par an, pour entretenir la guerre en Allemagne : sûre maintenant que nous avions de quoi nous occuper sur le continent, la marine anglaise put agir sur tous les océans, et les amiraux, instruits par l'exemple de Byng, comprirent que le temps était passé des tergiversations et des atermoiements de la guerre de la Succession d'Autriche.

Alors, pour la première fois, on vit appliquer rigoureusement un plan qui, suivant une expression célèbre, *donna pour frontières à l'Angleterre les côtes de son ennemi*. La guerre continentale accaparant toute l'attention de la France, on para à toute velléité d'un renouveau d'activité de notre marine en organisant un véritable blocus à distance de notre littoral. Maintenues en permanence à **Torbay** ou à **Spithead**, de fortes escadres étaient toujours prêtes à se jeter sur celle de nos flottes qui essaierait de prendre le large : les vents de S. W., qui seuls auraient pu gêner cette manœuvre, s'opposaient aussi à toute tentative de sortie de notre part. Une autre flotte, à **Gibraltar**, surveillait Toulon. Des escadres volantes, apparaissant sur nos côtes, énervaient l'opinion, nous forçaient à conserver des troupes dans les provinces maritimes et par là servaient les alliés continentaux de l'Angleterre. Enfin toute la puissance combative de la France étant de la sorte neutralisée, annihilée, Pitt pouvait employer le surplus des

forces anglaises à faire la conquête de nos colonies, et se préparer ainsi, le jour où il faudrait traiter, à ne le faire que gages en mains et pourvu par avance.

En France, au contraire, comme le déclara le premier ministre lui-même, la conduite du gouvernement était de plus en plus *extravagante et honteuse :* le second traité de Versailles venait d'être signé et nous ne pensions plus qu'à l'Allemagne. Machault, qui s'y était opposé de toutes ses forces, n'était plus ministre et ses successeurs, **Moras** et **Massiac** (le premier ministre militaire que nous ayons eu), étaient incapables de tirer un parti utile de leur budget, quoiqu'il s'élevât à 42 millions en 1757 et à 57 en 1759.

Aussi bien personne n'y faisait attention : il semblait que la destinée de la France fût devenue indifférente aux Français : c'est l'époque où l'on chansonne Rosbach et Soubise, où Frédéric II, notre ennemi, est populaire chez nous, où Voltaire, qui l'adule, est notre grand homme; jamais nous n'avons été si bas.

La marine, pendant ces années de défaillance, est inactive, presque inexistante : dans la Méditerranée, c'est à peine si l'on peut armer quelques vaisseaux; l'escadre de **La Clue**, que l'on veut expédier aux Antilles, ne dépasse pas Carthagène, et la division **Duquesne**, que l'on y envoie pour la renforcer, se fait prendre en vue de ce port, presque sans s'être défendue; les Anglais descendent se ravitailler sur nos côtes et il faut armer des galères pour empêcher leurs corsaires de pénétrer dans le Rhône.

Dans l'Océan, le **marquis de Conflans** reste trois ans immobile en rade de Brest, faute d'équipages, de matériel, et de volonté de sortir. L'ennemi peut tenter toutes les entreprises que son remarquable service d'espionnage a depuis longtemps préparées; en 1757, il ne s'engage encore qu'avec une certaine timidité contre Rochefort; mais en 1758 on veut frapper un grand coup : le 5 juin le duc de **Marlborough** débarque avec 15.000 hommes à Cancale; presque aussitôt pourtant, l'approche de prétendues colonnes françaises le terrifie et, le 10, il regagne en hâte ses transports, après avoir brûlé 80 bâtiments dans les bassins et sur les chantiers de **Saint-Servan**.

Son successeur **Bligh** est d'abord plus heureux; il descend à **Cherbourg** sans rencontrer de résistance, malgré la présence de six mille hommes de garnison, y séjourne du 8 au 17 août, et se retire sans être inquiété, après avoir détruit tous les ouvrages du port. Le 3 septembre, il débarque à **Saint-Briac** et marche sur **Saint-Malo**; mais la Rance se couvre de bateaux armés, le **duc d'Aiguillon** réunit à Lamballe les troupes et les milices de Bretagne; craignant un désastre, les Anglais battent en retraite précipitamment et se rembarquent, non sans avoir perdu près de quatre mille hommes à **Saint-Cast** (11 septembre). Le danger et l'inutilité de ces incursions sont maintenant démontrés et les Anglais ne s'y risqueront plus. Ils n'en restent pas moins les maîtres absolus de la côte, arrêtant toute communication entre Brest et Rochefort, même pour les vaisseaux de ligne.

La guerre aux colonies : les Indes. — Il n'y eut de lutte véritable pendant cette période, qu'aux colonies.

Aux Indes, il parut soudain que nous étions décidés à faire un vigoureux effort : on y envoya un vrai général, **Lally-Tollendal**, avec quatre mille hommes de troupes blanches, le double de ce qu'avaient les Anglais, et une escadre que commandait **d'Aché**.

Mais tout se tourna contre nous : d'Aché commença par mettre un an à faire le voyage, perdant son temps en d'interminables relâches; puis, dès son arrivée, il se montra pour Lally le lieutenant le plus indocile, le plus incommode; considérant, avec tous les marins d'alors, la conservation de ses vaisseaux comme le premier de ses devoirs, il refusa obstinément de sacrifier cette considération aux ordres d'un général de l'armée de terre, au salut commun, voire à l'intérêt manifeste de la France. Après deux rencontres qui furent presque des victoires pour nous, l'amiral anglais **Pocock** prit le parti de s'éloigner; la coopération de la flotte permit à Lally d'occuper Gondelour, Saint-David, Divicottah. Mais alors d'Aché refusa de coopérer par mer au siège de **Madras**, tant qu'il pourrait craindre une attaque quelconque venant du large. Il prétendit ensuite que l'approche du changement de mousson lui interdisait de rester sur la côte, et malgré toutes les supplications,

il repartit pour l'île de France le 2 septembre 1758. Il n'en devait revenir qu'au mois de septembre 1759, pour débarquer quelques munitions; puis, à la nouvelle que l'escadre anglaise avait reçu des renforts, il reprit la mer en toute hâte; un cyclone qui lui enleva plusieurs bâtiments lui fournit l'excuse qu'il désirait peut-être et on ne le revit plus sur les côtes de l'Inde. Pocock, lui, avait le port de **Bombay** pour s'abriter pendant la mousson Est; en quelques semaines, il pouvait revenir sur la côte de Coromandel; pratiquement, les Anglais purent croiser sur le littoral pendant toute l'année et l'événement montra que celui qui était libre d'user de la mer était maître de l'Inde : d'Aché parti, il ne resta plus aux Français qu'à se retirer de devant Madras; bientôt ils allaient avoir à se défendre eux-mêmes.

Alors se montre en pleine lumière la faute que l'on a commise en confiant à Lally la conduite de la guerre : c'est un brave soldat, mais il manque absolument de sens politique et n'entend rien aux affaires de l'Inde; Bussy, qui lui propose de donner à la France le Dekkan et le Bengale, lui apparaît comme un fou; il rappelle toutes les troupes françaises dans le Carnatic, abandonnant nos postes avancés, comme **Mazulipatnam**, dont les Anglais se saisissent aussitôt; manquant d'argent, il gaspille ses forces dans des expéditions de pillage qui unissent contre lui tous les princes indous, jadis nos alliés; il brutalise les indigènes, en fait presque à plaisir d'irréconciliables ennemis; il s'en prend aussi aux officiers, aux employés de la Compagnie, entreprend, en pleine guerre, de rétablir l'honnêteté dans l'administration de l'Inde, et n'arrive qu'à se faire exécrer de tous; il n'est pas jusqu'aux troupes venues de France avec lui qui ne se mutinent, au point de rendre toute opération impossible!

Pendant ce temps les Anglais s'organisent, reçoivent des renforts, s'assurent des alliances : en décembre 1759, ils attaquent **Arcote**, coupant nos communications avec le Dekkan; pour dégager la place, Lally livre, le 22 janvier 1760, la bataille de **Vandavachy**, où il est complètement battu. Il ne lui reste plus qu'à se renfermer dans Pondichéry; il y résistera un an, malgré les quinze mille hommes de **Cote** et les seize vaisseaux de **Cornish**, malgré les

assauts et le bombardement, malgré la famine, malgré l'émeute qui gronde dans la ville et jusque dans le conseil. Enfin, le 16 janvier 1761, il faut capituler.

Alors toute la bande de voleurs et de traîtres qu'il a si souvent menacée de la justice du roi se déchaîne contre lui : on le rend responsable de tout ce qui s'est passé, et, après un procès inique, déclaré coupable de concussions, de vexations et de trahison, il est conduit à l'échafaud, un bâillon sur la bouche, le 9 mai 1766.

Après Pondichéry vint le tour de **Mahé**, qui succomba le 13 février 1761. Les quelques officiers français qui tenaient encore la campagne durent se soumettre au vainqueur; le dernier, **Law**, qui avait réussi à soulever contre les Anglais les princes du Nord et le Grand Mogol lui-même, fut vaincu et pris à **Gyah** (1761). Il ne restait plus dans l'Inde, en face des Anglais, que des bandes d'aventuriers cosmopolites qui guerroyèrent trente ans pour le compte des souverains indigènes; les derniers disparurent au début du XIX^e^ siècle sans avoir rien fondé. D'autres échappés de Pondichéry, étaient allés courir la fortune sur mer, comme d'**Estaing** qui, avec deux navires armés à l'Ile de France, fit alors une brillante campagne dans le golfe Persique et à Sumatra; mais qu'importaient ces épisodes secondaires? L'Inde était maintenant à l'Angleterre.

Au **Canada**, la guerre avait mal commencé pour nous : **Dieskau** s'était fait prendre au **Fort Frédéric** en septembre 1755; par bonheur l'ennemi n'avait pas dépassé le lac Champlain.

Mais, en 1756, arriva celui qui allait être le héros de la défense, le marquis de **Montcalm**. Ce général comprit tout de suite la guerre qu'il fallait faire en Amérique; manquant de cavalerie, il la remplaça, pour les reconnaissances et les poursuites, par les **sauvages**, de qui il sut bien vite se faire adorer; loin de mépriser les **miliciens**, il les estimait excellents pour la guerre de partisans, ou derrière des retranchements; mais, pour les actions décisives, il n'accordait de valeur qu'aux Réguliers; il n'en eut jamais plus de 7.000 : il sut si bien les ménager qu'il arriva à vaincre avec eux des forces décuples.

Par malheur les rapports furent toujours difficiles entre lui et le gouverneur, le marquis de **Vaudreuil**; celui-ci, officier de marine, né au Canada, tenant à sa popularité, était toujours disposé à prendre parti pour ses compatriotes contre les officiers de l'armée, que les colons accusaient volontiers de hauteur et d'arrogance; il en résulta des froissements pénibles, dont le souvenir n'est pas encore mort. Enfin l'intendant **Bigot** fut, à bien des égards, le mauvais génie qui entretint la division et compromit la défense; c'était un administrateur habile, qui aurait pu rendre de grands services, mais sa seule pensée pendant cette guerre semble avoir été de faire fortune; il ne lui suffit pas de grappiller sur les sommes énormes que le gouvernement envoyait en Amérique (plus de cent millions en quarante-quatre mois), il fallut encore qu'aidé de toute une bande de fonctionnaires sans scrupules, que tous connaissaient, il spéculât sur tout et en vînt à organiser véritablement la famine: dès la première année, les Canadiens, que le service de la milice empêchait de rien tirer de leurs champs, furent rationnés à 130 grammes de pain, et ce fut privés de tout, se croyant abandonnés, se sachant volés, que Montcalm et ses soldats, Vaudreuil et ses colons eurent à se défendre contre des attaques formidables.

Trois routes s'offraient aux Anglo-Américains pour envahir le Canada : ils pouvaient descendre le Saint-Laurent en partant des lacs, le remonter après avoir pris Louisbourg, ou traverser les Alleghanys par la dépression du lac Champlain. Mais dès le mois d'août 1756, Vaudreuil et Montcalm avaient emporté tous les forts anglais des lacs, détruit la flottille de l'Ontario et rendu pour longtemps toute attaque impossible de ce côté-là; sur le Champlain, **Loundoun** n'avait pas fait un pas en avant.

L'année suivante, Montcalm prit l'offensive; regagnant le terrain perdu en 1755, il alla s'emparer du fort William **Henry** et rejeta les Américains jusque dans la vallée de l'Hudson. Sur le bas Saint-Laurent, l'ennemi ne fut pas plus heureux : quand **Hardy** se présenta devant Louisbourg, il y rencontra une véritable escadre, 18 vaisseaux que **Du Bois de la Motte** avait concentrés en réunissant des divisions parties de Brest, de Rochefort et de

Toulon. Avec un peu d'audace, l'amiral français lui infligeait un véritable désastre; mais celui-ci se tint sur la défensive, comme le lui prescrivaient ses instructions, et appareilla pour la France après quatre mois de séjour au Canada. Il en rapporta à Brest la plus épouvantable épidémie de typhus que l'on eût encore vue : quinze mille personnes moururent sur l'escadre et dans la ville.

Ce fut une des raisons pour lesquelles, au printemps, on ne put faire de grands armements; pourtant l'heure était grave : jusque-là nous n'avions guère eu à combattre en Amérique que les Américains; mais, pour 1758, Pitt se décida à faire donner à fond l'armée et la flotte britanniques : il envoya au delà de l'Océan 36 vaisseaux et frégates et 23 bataillons. Au centre, **Abercromby**, quoiqu'il eût 25.000 hommes, fut encore battu : à **Ticondéroga**, (Fort Carillon), Montcalm lui tua ou lui prit 4.000 soldats, plus qu'il n'en avait lui-même. Par malheur, un mois après, **Bradstreet**, par une marche rapide, enlevait le **fort Frontenac** et mettait fin à notre domination sur l'Ontario; et surtout **Boscawen** et **Amherst** arrivaient devant **Louisbourg** avec 24 vaisseaux et 14.000 hommes. Le gouverneur **Drucourt** dut capituler après six semaines d'une défense honorable; du moins avait-il pu, cette année encore, empêcher les Anglais de pénétrer dans le Saint-Laurent. Mais la chute de Louisbourg ouvrait le Canada à l'invasion; elle avait été l'effet fatal de notre faiblesse sur mer : au lieu de la flotte qui eût rendu le siège impossible, on n'avait fait partir de France que trois petites divisions; deux d'entre elles s'étaient laissées bloquer dans la place et avaient succombé avec elle; la troisième seule, sous **Duchaffault**, put revenir à Brest.

La situation était désespérée; on envoya en France l'aide de camp **Bougainville** pour demander du secours; on sait comment il fut reçu par le ministre **Berryer**! D'ailleurs, à quoi bon faire partir des renforts? Les Anglais étant maîtres de la mer, rien ne serait arrivé. On n'essaya même pas, cette année-là, d'envoyer à Québec des bâtiments de guerre; seuls quelques corsaires comme l'héroïque **Vauquelin** réussirent à passer.

L'Angleterre, elle, était décidée à en finir : sur le Champlain, Amherst attaqua avec fureur, sans réussir à écraser Bourlamaqui.

qui recula pied à pied du fort Carillon sur l'**Ile aux Noix**. Dans le pays d'En-Haut, **Prideaux** ne put davantage avoir raison des quelques compagnies qui se maintenaient encore à la tête de l'Ontario. Mais l'attaque principale ne se produisit pas par là : d'Angleterre même était partie une immense expédition qui arriva en juin dans le Saint-Laurent ; piloté par le traître **Denis de Vitré**, **Saunders** remonta la rivière jusque devant Québec, et, le 28, il débarqua l'armée de **Wolfe** à l'**Ile d'Orléans**. Montcalm avait couvert les abords de la ville de retranchements; tout l'été il soutint la lutte sans que l'ennemi parvint à prendre pied sur la rive gauche; l'hiver approchait et Saunders, peu soucieux de se laisser prendre par les glaces, avait déjà fixé le départ pour le 20 septembre; Wolfe tenta alors un effort suprême, et grâce à la négligence d'un subalterne, réussit à prendre position en amont de la ville, entre elle et le camp retranché de **Beauport** ; Montcalm, avec tout ce qu'il pût ramasser de troupes, se jeta sur lui dans les plaines d'**Abraham**, le 14 septembre au matin; l'engagement dura à peine un quart d'heure; dès les premiers coups de feu, les deux généraux furent tués et les miliciens canadiens se débandèrent, entraînant dans leur déroute les troupes de Bougainville qui accouraient à la rescousse. Le commandant de Québec, affolé, les prescriptions de Vaudreuil lui ordonnant de ne pas exposer la ville à une prise d'assaut, capitula le 18. Une garnison anglaise s'installa dans la place pour y passer l'hiver.

Le Canada était réduit à la province de Montréal : un petit convoi de secours que l'on envoya au printemps ne put même pas entrer dans le fleuve. **Lévis**, qui avait pris le commandement, ne voulut pas encore abandonner la partie ; dès que la saison le permit, il reprit l'offensive : au mois d'avril, malgré la neige et le froid, il marche sur Québec : le 28, il est vainqueur à la **seconde bataille d'Abraham** et commence aussitôt le siège ; mais il n'a ni vivres, ni munitions, ni canons; les Anglais se défendent de leur mieux, et, le 9 mai, la débâcle s'étant produite, arrivent la flotte et l'armée de secours. C'est le commencement de la fin : trois armées, **Murray** par la rive gauche, **Haviland** par le sud, **Amherst** par l'Ontario convergent sur Montréal, et, le 8 septembre 1760,

Vaudreuil capitule, pour obtenir au moins quelques garanties civiles et religieuses en faveur des habitants.

Le Canada est bien perdu; l'aventure de **Ternay** qui, en 1762, paraît dans ces parages avec une petite escadre, détruit 460 navires sur les bancs et s'empare quelque temps de **Saint-Jean de Terreneuve**, n'est qu'un épisode sans lien avec la suite générale des événements : en fait, dès 1760, les Canadiens sont sujets anglais, et le traité de Paris ne pourra sur ce point que sanctionner les faits accomplis.

Choiseul au pouvoir. Efforts pour reprendre l'offensive. — Nos désastres avaient fini par faire impression en France : Bernis comprit que la guerre en Allemagne faisait le jeu de Pitt, et voulut traiter avec Frédéric; mais la coterie autrichienne ne le permit pas : il fut remplacé par le duc de **Choiseul-Stainville** (1758).

Choiseul ne pouvait songer à sacrifier le système auquel il devait sa fortune. Il était pourtant décidé à être le grand ministre du règne de Louis XV, et son sens politique, pénétrant et lucide, l'avertissait que, pour y réussir, il fallait pousser à fond la guerre contre l'Angleterre, qui était « *la vraie guerre* ». Très adroitement, il négocia le **troisième traité de Versailles**, qui limitait les désastreux effets de l'alliance autrichienne à une coopération dans l'Allemagne Occidentale, et, libre d'agir, entreprit de sauver les colonies en réduisant, par des opérations en Europe, l'Angleterre à accepter un accommodement.

Le malheur fut qu'il choisit pour l'y aider le ministre de la marine le moins propre à assurer le succès, d'ailleurs probablement impossible, de cette aventure. L'ancien lieutenant de police **Berryer** était certainement un honnête homme; mais il était convaincu que tous nos malheurs étaient dus à l'indignité et à la malhonnêteté des officiers de la marine; aussi n'est-il pas de vexations, d'humiliations, qu'il ne leur ait infligées; du haut en bas, le découragement et la défiance régnèrent dans le personnel, tuant tout zèle et toute initiative.

D'un autre côté, épouvanté, scandalisé de l'énormité des dépenses, il entreprit de les réduire, en pleine guerre, et pour réa-

liser des économies, institua sur toutes choses un contrôle mesquin et blessant qui n'aida en rien à la marche des affaires; au reste, il n'arriva même pas par là à équilibrer son budget et, plus d'une fois, il dut en venir à vendre le matériel des arsenaux pour faire face à des besoins urgents.

Projet de descente en Angleterre. — Ce fut pourtant ce ministre que Choiseul chargea de préparer, en quelques mois, l'exécution d'un plan qui aurait fait reculer les plus habiles; il ne s'agissait de rien de moins que d'une descente en Angleterre : on régla les détails de cette opération en toute hâte, avec une légèreté, une ignorance de la réalité, une méconnaissance des obstacles possibles qui, même à cette époque, paraissent prodigieuses. Deux armées seraient constituées, en Bretagne sous d'**Aiguillon**, en Flandre sous **Chevert**; une flotte de transports réunie dans le Morbihan, escortée par toutes les forces navales disponibles, irait débarquer la première en Écosse, à l'embouchure de la Clyde ou à celle du Forth, puis reviendrait prendre la seconde à Dunkerque et la conduirait dans le Blackwater sur la côte de Suffolk ! Une autre escadre serait chargée d'insurger l'Irlande. Que la flotte ennemie pût se mettre en travers, que l'on pût avoir à se battre, qu'il valût mieux en tout cas s'assurer de la maîtrise de la mer avant de chercher à traverser la Manche, personne ne semble l'avoir imaginé un instant.

En admettant qu'un tel plan eût quelques chances de succès, ce ne pouvait être qu'à condition d'être exécuté dans des conditions de rapidité et de secret bien difficiles à obtenir. L'événement montra combien nous étions peu en état d'y parvenir : dans tous les ports, les armements se firent avec une lenteur qui obligea à reculer l'exécution de mois en mois, jusqu'à l'automne de 1759; les Anglais furent instruits au jour le jour de tout ce que nous faisions, et prirent leurs dispositions en conséquence : dès le mois de juin, **Boys** croisait devant Dunkerque, **Rodney** devant Le Havre, **Hawke** devant Brest, **Duff** devant le Morbihan, **Broderick** et **Boscawen** dans la Méditerranée; **Smith** était en réserve aux Dunes, prêt à se porter où besoin serait.

Désastre de Lagos. — On agit pourtant, et le chef d'escadre **La Clue**, avec 12 vaisseaux réunis à Toulon, reçut l'ordre de gagner Brest pour se joindre à l'armée navale que l'on voulait y constituer. Profitant d'une absence de Boscawen, que des avaries avaient momentanément éloigné, il mit à la voile le 5 août et fit route pour l'Océan; mais le 17, il fut signalé dans le détroit de Gibraltar par les frégates de garde. Boscawen appareilla aussitôt et courut au combat. La disproportion des forces, mille canons contre treize cents, apparut énorme au malheureux La Clue; ses instructions lui prescrivaient de tout sacrifier à sa jonction avec Conflans; il ne songea qu'à échapper à l'ennemi par la fuite, et faisant force de voiles, il signala à ses capitaines, vers minuit, qu'il abandonnait le plan primitif, renonçait à relâcher à Cadix, et faisait route directement sur Brest; ses signaux ne furent pas compris, par *une fatalité dont on ne peut se rendre raison*, dit l'amiral, en réalité parce qu'aucun des commandants n'avait l'habitude de la navigation en escadre : cinq vaisseaux exécutèrent les ordres reçus au départ de Toulon et allèrent mouiller à Cadix.

Le 18 au matin, La Clue n'avait plus que 7 vaisseaux autour de lui; toute la journée, combattant des deux bords (il eut une jambe fracassée), il essaya de distancer l'escadre anglaise; l'héroïque résistance du *Centaure*, que commandait M. **de Sabran-Grammont**, arrêta pendant quelques heures la poursuite ; mais à la nuit, deux nouveaux vaisseaux se séparèrent; le 19, La Clue se trouva, avec quatre vaisseaux seulement, acculé à la côte d'Algarve par toute la flotte anglaise; il crut les sauver en se réfugiant dans la baie d'**Almadona** près de **Lagos**, sous la protection de la neutralité portugaise; mais les Anglais ne se soucièrent aucunement de respecter le droit des gens et, le 20, ils vinrent incendier jusque sous les batteries portugaises l'*Océan*, le *Redoutable*, le *Modeste* et amariner le *Téméraire* qu'ils emmenèrent à Gibraltar. Quant aux vaisseaux de Cadix, ce fut à grand'peine qu'ils parvinrent, six mois plus tard, à regagner Toulon.

Désastre des Cardinaux. — On s'était trop avancé pour qu'il fût

possible de reculer : on réduisit le projet au débarquement en Cornouailles d'un corps embarqué dans le Morbihan, sous la protection de l'escadre de Brest. Tout dépendait donc en définitive de ce que serait capable de faire **le maréchal de Conflans**; or cet officier, s'il n'était pas le courtisan incapable et vaniteux que représente la légende, s'il avait les plus beaux états de services que l'on pût avoir alors, était pourtant malade, vieilli, affaibli; ses soixante-quinze ans ne le désignaient guère pour un commandement actif et l'escadre qu'on lui confiait, mal organisée, montée par des équipages de fortune, voyant la mer pour la première fois, ne lui inspirait aucune confiance : « Comme cependant, écrivait-il au ministre, malgré toute la prudence que je « puis avoir, je pourrais être attaqué par toutes les forces ennemies, je ne peux vous dire autre chose sinon que, dans ce cas, « je combattrai avec toute la gloire possible; mais *c'est ce que je « chercherai à éviter.* »

Pendant tout l'été il trouva des prétextes, parfois les plus puérils, pour ne pas sortir. Mais les ordres ministériels se firent de plus en plus formels; deux tempêtes survenant coup sur coup obligèrent Hawke à gagner la côte d'Angleterre, et Conflans finit par prendre la mer, le 14 novembre; le 19, il arriva, avec 21 vaisseaux, à la hauteur de Belle-Ile; les 4 vaisseaux et les 4 frégates de Duff prirent aussitôt chasse devant nous. Mais le 20, les vigies signalèrent dans le Nord, arrivant à la rescousse, les 23 vaisseaux de Hawke; la disproportion des forces n'était pas écrasante : 21 vaisseaux et 3 frégates contre 27 vaisseaux et 6 frégates, 1.372 canons contre 2.050; mais Conflans, qui savait ce que la valeur des équipages et du commandement ajoutait à la supériorité de la flotte ennemie, n'eut, dès ce moment, qu'une idée : mettre ses navires à l'abri, les conduire dans ce Morbihan que ses instructions lui assignaient d'ailleurs comme but final de son voyage; aussi n'hésita-t-il pas à s'engager, par gros temps, dans le dédale d'îlots et d'écueils qui s'étend entre Houat, Hœdic et la côte, pensant que les Anglais n'oseraient l'y suivre sans pilotes. Hawke n'abandonna pas la poursuite : « *Là où il y a place pour « l'ennemi*, dit-il, *il y a place aussi pour moi.* » La ligne française,

composée de navires d'une marche très inégale, s'allongea vite, et quand Conflans arriva par le travers des Cardinaux, à 4 h. 30, l'arrière-garde, commandée par **Saint-André du Verger**, était depuis deux heures aux prises avec l'ennemi : elle fit une admirable résistance; le *Formidable*, quand il se rendit, n'était plus qu'une carcasse; le *Superbe* et le *Thésée* sombrèrent le pavillon haut; seul le *Héros* fut dégagé par le retour de Conflans, qui, suivi de quelques capitaines, s'était enfin décidé à virer de bord (5 heures 30). Il était trop tard pour entrer dans le Morbihan; le vent fraîchissait et tournait en tempête; on mouilla où l'on se trouvait, Anglais et Français mêlés.

La nuit fut épouvantable : trois vaisseaux anglais, l'*Essex*, la *Resolution*, le *Warspite*, chassèrent et allèrent se perdre sur le Four. Au matin, Conflans n'avait plus que neuf vaisseaux; huit autres, avec le chef d'escadre de **Bauffremont**, avaient abandonné le pavillon amiral, qu'ils prétendirent avoir perdu de vue; sans se soucier de leurs camarades, ils avaient pris le large et gagné Rochefort, où ils arrivèrent le lendemain. Ce qui restait de l'escadre française essaya de se réfugier dans la Vilaine, en se débarrassant de son artillerie pour franchir la barre; mais le *Héros* et le *Soleil Royal* ne purent gagner l'embouchure et vinrent s'échouer au Croisic, où on les brûla pour empêcher les Anglais de s'en emparer; le *Juste*, qui avait eu ses deux capitaines tués dans la bataille, était allé couler à l'entrée de la Loire; quant aux vaisseaux entrés dans la Vilaine, ils y restèrent en quelque sorte prisonniers pendant deux ans et demi.

Après ces deux défaites, l'honneur même n'était plus sauf; pourtant tout le châtiment que l'opinion publique infligea au maréchal fut de nommer cette affaire *la journée de M. de Conflans*.

L'expédition d'Angleterre était maintenant absolument impossible. Quant à la diversion en Irlande, confiée au corsaire **Thurot**, elle avait pleinement réussi; sorti du Havre, malgré le bombardement et le blocus, Thurot était allé prendre des troupes à Dunkerque, et, contournant l'Écosse par le Nord, il était arrivé à se saisir, pendant les premiers jours de février 1760, de la ville de **Carrickfergus**; déjà l'Irlande s'agitait; mais la nouvelle du dé-

sastre des Cardinaux étant venue lui montrer l'impossibilité de se maintenir dans sa conquête, Thurot avait repris la mer pour regagner la France; le 28 février, auprès de l'île de Man, il fut rejoint par les croiseurs du commodore **Elliot** et fut tué en combattant.

Nouveaux efforts de Choiseul. Le pacte de famille. — Tout ce que l'on pouvait maintenant entreprendre était inutile. Se voyant hors d'état de faire la guerre, Choiseul voulut faire la paix, pour réduire du moins au minimum les sacrifices qui nous seraient imposés. Mais Pitt se montra intraitable : non seulement il exigeait le Canada, mais il refusait de nous laisser aucun moyen de continuer à faire la grande pêche, espérant ainsi ruiner nos populations maritimes et tarir les sources de notre recrutement; sur le continent, il prétendait traiter pour la Prusse, nous obliger à rappeler nos troupes d'Allemagne; c'était dire qu'il ne voulait pas traiter : les pourparlers furent rompus.

Il était impossible de nous refaire en pleine guerre des escadres et une marine. Choiseul eut alors une idée qui, appliquée plus tôt, aurait peut-être eu quelques chances de succès : ce n'était pas sa cause propre que la France défendait, mais, en fait, celle de toutes les nations, également menacées par les ambitions britanniques; le Royaume-Uni, maître des mers, devenait un danger universel; ne pourrait-on lui opposer une ligue de tous les États intéressés au maintien de l'équilibre naval et commercial? Choiseul le tenta; mais, aux Pays-Bas, la haine des Français était encore trop vive pour qu'une alliance fût possible; la Russie, la Suède étaient trop étrangères aux affaires de l'Europe Occidentale. Pour l'Espagne, la question était plus simple; il ne s'agissait que de faire revivre le Traité de Fontainebleau, qui reposait sur une réelle communauté d'intérêts dynastiques et nationaux : Choiseul obtint, le 15 août 1761, la signature du **Pacte de famille**, alliance perpétuelle où devaient entrer tous les souverains de la maison de Bourbon, et qui, pour le moment, était surtout une machine de guerre contre l'Angleterre.

Par malheur, l'Espagne n'avait encore qu'une marine en réorganisation : nulle part ses amiraux n'essayèrent de chercher les

escadres anglaises; nos alliés n'en perdirent pas moins douze vaisseaux, et leurs colonies devinrent une proie facile pour nos adversaires : **Pocock** prit **La Havane** et occupa **Cuba**; **Cornish** s'en alla, après la soumission de l'Inde, faire la conquête des **Philippines**; **Hyde Parker** captura dans le Pacifique le galion d'Acapulco avec une cargaison de quinze millions. Le seul effet de l'alliance avait été de faire partager nos désastres à l'Espagne!

Dernières années de la guerre. Perte des colonies. — Il n'y avait même plus de combats; sur les côtes de France, les Anglais circulaient en toute liberté, arrêtant tout commerce, toute vie maritime, jusqu'à la pêche. En mai 1761, **Keppel** occupa **Belle-Ile** sans que du continent, à quatre lieues de là, on pût rien tenter pour l'en empêcher, et cette position devint, pour la flotte anglaise dans l'Océan, ce qu'avait été Minorque dans la Méditerranée, une base d'opérations d'où elle pouvait rayonner à sa guise, même en hiver, sur tout le littoral.

Nos dernières colonies tombaient les unes après les autres : après l'Inde et le Canada, après le Sénégal et la Guinée, occupés en 1758-1759, allait venir le tour des **Antilles**.

L'histoire de ces îles, au cours de cette guerre, ressemble par plus d'un point à celle de l'Inde et du Canada; comme elles, dans les premières années, elles avaient été protégées par des escadres capables d'en imposer aux forces anglaises; puis, l'effectif des divisions s'était fait de plus en plus insuffisant, et maintenant il n'arrivait plus d'Europe que de maigres convois ou des navires isolés; les vivres devenaient rares, la misère était épouvantable; pourtant nos colonies n'avaient pas encore été l'objet d'une attaque directe : les Anglais savaient que c'était la victoire en Europe qui leur donnerait les Indes, Orientales et Occidentales. Mais une fois la puissance navale de la France définitivement brisée, ils n'attendirent plus pour occuper ces précieux territoires. Une première campagne ne donna pas de résultats décisifs; **Moore** fut repoussé de la Martinique, et s'il réussit à s'emparer de la Guadeloupe, il le dut à une mollesse véritablement coupable du gouverneur **Beauharnais** et du commandant de l'escadre que

l'on envoya de France, **Bompar**. Mais, en 1761-1762, Rodney et ses lieutenants occupèrent la Dominique, la Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Tabago; pour sauver la Martinique, attaquée le 7 janvier 1762, la France fit partir une escadre, constituée on devine avec quelle peine, sous **Blénac-Courbon**; celui-ci n'arriva que le 9 mars, huit jours après la capitulation, et les 5.000 hommes de troupes qu'il transportait servirent seulement à renforcer la garnison de Saint-Domingue. Cette colonie du moins ne fut pas inquiétée; elle avait des fortifications, des milices sérieuses; elle avait surtout des cultures vivrières étendues et leur dut de traverser cette période sans connaître la misère et la famine qui, ailleurs, paralysèrent la défense. Avec les Mascareignes, qui se trouvaient à peu près dans le même cas qu'elle, grâce à **Bouvet de Lozier**, et la Louisiane, que l'ennemi avait dédaigné d'attaquer, c'était le seul point du globe, hors d'Europe, où le pavillon français flottât encore en 1762.

III. Le Traité de Paris.

La guerre aurait pu durer ce qu'aurait voulu l'Angleterre; son succès était tel que, jamais, dans aucune guerre navale antérieure, une nation n'en avait remporté de semblable : elle avait fait perdre à ses adversaires cinquante-six vaisseaux, et n'avait pour ainsi dire rien perdu elle-même; il y avait 1.200 prisonniers anglais en France, 25.000 Français en Angleterre! Nous n'étions plus en état de rien opérer, de rien tenter.

Le gouvernement britannique aurait pu en toute liberté poursuivre ses conquêtes, s'attaquer aux colonies espagnoles, aux colonies hollandaises, après avoir achevé d'absorber les nôtres, avec la certitude que rien ne viendrait l'arrêter. Sans doute tous ses succès n'empêchaient pas les corsaires français de continuer à sortir des ports; pendant ces sept années, au moins quatre mille navires ennemis tombèrent entre nos mains; en 1761 encore, nous en prîmes 812. Mais, malgré ces dommages inévitables, le commerce et la navigation du Royaume-Uni étaient plus florissants

que dans la période de paix qui avait précédé : le mouvement de ses ports était passé de 660.000 tonneaux en 1749 à près de 800.000 en 1763; la sécurité que la puissance navale de la Grande-Bretagne assurait à la marine de commerce était telle que des neutres prenaient le pavillon britannique afin d'avoir droit à sa protection. Il n'y avait aucune raison d'espérer que ces succès auraient une fin, qu'il surviendrait un événement capable de faire desirer la paix à Pitt.

Mais cette gloire coûtait cher : pour payer les armements, le « grand ministre, qui ne fut jamais un grand financier », avait accumulé les emprunts : les impôts ne suffisaient pas aux besoins d'un budget qui, en 1761, atteignait six millions de livres sterling pour la marine, 8 pour l'armée; la dette, de deux milliards en 1748, s'était élevée à près de quatre (celle de la France, pour une population double, ne dépassait pas alors la moitié de ce chiffre) : il y avait là une situation dont s'alarmaient beaucoup de bons esprits. On répétait que la plupart des titres de la dette se trouvant à l'étranger (en Hollande), il sortait plus d'argent d'Angleterre chaque année pour payer des intérêts aux créanciers de l'État, qu'il n'en entrait par les bénéfices du commerce : dans ces conditions, qu'importaient les conquêtes? L'Angleterre courait à la banqueroute! D'autre part, fort du dévouement de la bourgeoisie marchande, sûr de l'enthousiasme, de l'adoration du peuple, de l'armée, de la marine, le *Great commoner* en était arrivé à faire assez peu de cas du roi et même des chambres; il prenait des airs de dictateur qui commençaient à inquiéter dans ce pays classique du Parlementarisme. Or Georges III, qui venait de monter sur le trône, voulait *être un roi;* Pitt était depuis longtemps pour lui un ennemi personnel. Tous les adversaires du ministre se groupèrent derrière le souverain, et l'ennemi de la France, quoiqu'il eût toujours pour lui, incontestablement, la masse de la nation, dut quitter le cabinet à la fin de 1761.

Le tory **Bute**, qui lui succéda, voulait sincèrement la paix : Choiseul put reprendre avec lui les négociations interrompues en 1761, avec la certitude qu'elles aboutiraient, d'autant mieux que les affaires du continent tendaient à s'arranger d'elles-mêmes :

l'Autriche et la Prusse avaient en effet entamé des pourparlers qui devaient se terminer, le 15 février 1763, par le traité d'**Hubertsbourg**. Entre la France et l'Angleterre la conversation fut conduite assez vivement et aboutit, le 5 novembre 1762, aux **Préliminaires de Fontainebleau**, le 10 février 1763 au **Traité de Paris**.

Malgré le changement de ministère, nous eûmes à subir la loi du vainqueur, et cette loi fut dure : Minorque, notre seule conquête, était restituée aux Anglais en échange de Belle-Isle ; dans l'Amérique du Nord, nous cédions tout le Canada et toute la portion de la Louisiane sise à l'Est du Mississipi ; comme la rive droite allait être abandonnée par nous à l'Espagne en indemnité pour la perte de la Floride, nous ne gardions rien sur le continent ; on nous accordait, il est vrai, le droit de pêche dans l'estuaire du Saint-Laurent, à quinze lieues des côtes, et sur le littoral N. W. de Terre-Neuve (du cap Bonavista au cap Riche), avec, pour servir de refuge à nos pêcheurs, non pas, comme on avait espéré, **Louisbourg**, mais les insignifiants îlots de **Saint-Pierre** et de **Miquelon**. Aux Antilles, on procédait à un *partage équitable des îles neutres* ..., qui nous laissait Sainte-Lucie et attribuait aux Anglais la Dominique, Saint-Vincent, Tabago, la Grenade, les Grenadines ! En Afrique, nous renoncions à tous nos établissements, sauf un poste de traite à Gorée. Aux Indes, nous recouvrions Pondichéry, Chandernagor, Karikal, Yanaon, Mahé, plus une quinzaine de *loges*, mais sans le droit de les fortifier ni d'y entretenir d'autres troupes que des escouades de police ; nous nous engagions à ne pas nous mêler aux affaires indigènes, à ne pas contracter d'alliances, à ne pas nous faire céder de territoires ou d'avantages politiques. En somme, nous renoncions à être une puissance indoue, et nous nous interdisions de jamais songer à le redevenir. L'engagement bilatéral de 1754 se transformait en une loi dictée par l'Angleterre à la France. Aucune humiliation ne nous était épargnée, et il nous fallait, une fois de plus, raser les fortifications de Dunkerque, subir la présence dans cette ville d'un commissaire chargé de veiller à ce qu'elles ne fussent pas relevées. Nos alliés les Espagnols n'étaient pas mieux traités : pour rentrer en possession de **Cuba** et

des **Philippines**, ils cédaient la **Floride** et sanctionnaient les usurpations britanniques au Honduras et à la côte des Mosquitos.

En France, on sut bon gré de leur œuvre à nos négociateurs : « *La paix était nécessaire*, écrivait Flassan, *et adroite en la considérant par rapport aux malheureuses circonstances où on la faisait* » ; personne, en effet, ne comprenait l'importance des colonies; au reste, ne gardions-nous pas tout ce qui, dans notre empire d'avant la guerre, avait, d'après les idées en cours, une valeur quelconque? aux Antilles les îles les mieux établies, celles dont le commerce faisait la richesse de nos ports, restaient françaises; nous continuions à pouvoir commercer aux Indes, ce qui était tout ce que l'on eût jamais désiré; dans l'Amérique du Nord nous avions sauvé notre droit de pêche, la seule chose qui y parût digne de considération; enfin les colonies espagnoles avaient été préservées de cette annexion dont l'Angleterre les menaçait depuis 1700, et qui était, par tradition, la terreur de notre diplomatie. Que nous importaient le Canada, la Louisiane, les Indes? Choiseul alla jusqu'à se vanter d'avoir *bien attrapé* les Anglais en leur cédant la Nouvelle-France !

Pourtant si les Français prirent avec cette légèreté la perte de leur empire colonial, ils sentirent très vivement l'humiliation qu'il y avait pour eux à avoir été vaincus; l'indifférence du début avait fait place, en présence de nos désastres, à une indignation sincère; l'opinion publique réclama des responsables et il fallut lui en sacrifier quelques-uns, plus ou moins justement : **Lally, Bigot,** les administrateurs de la Louisiane, **Kerlérec** et **Rochemore**. Mais la réparation que l'on demandait, c'était bien plus encore une nouvelle guerre : non pas une reconquête de nos colonies, dont personne ne se souciait vraiment, mais une revanche de nos humiliations, une guerre où, à notre tour, nous battrions les Anglais, nous leur ferions perdre des vaisseaux, des îles, des territoires! La guerre de Sept ans, qui avait manifesté d'une façon si saisissante l'impuissance de la France sur mer, se trouva de la sorte marquer aussi le début d'une renaissance de notre grandeur navale, et Choiseul, qui lui-même éprouva ce sentiment avec une vivacité singulière, put compter sur l'appui du pays tout

entier pour la grande œuvre de relèvement à laquelle il comptait demander la popularité et la gloire.

En Angleterre, quand le traité fut connu, on cria à la trahison : tant il était au-dessous de ce qu'avaient fait espérer Pitt et ses amis ! Mais les tenants du ministère firent valoir l'immensité des résultats obtenus, l'avenir merveilleux, le prochain superbe qu'ils assuraient à la nation, et l'enthousiasme, l'orgueil de triompher ne tarda pas à remplacer ce désappointement dans l'âme des plus obstinés : *la guerre de Sept ans,* comme a écrit Green, *avait décidé de l'avenir de l'Angleterre et du monde.* Jusqu'alors, la puissance respective des États européens avait dépendu de leurs possessions dans l'Europe même. A la fin de cette guerre, maîtresse de l'Amérique du Nord, future maîtresse de l'Inde, réclamant l'empire des mers comme son domaine propre, *la Grande-Bretagne se trouva tout à coup placée à une incommensurable hauteur au-dessus des nations que leur puissance continentale semblait condamner à ne plus jouer qu'un rôle secondaire dans l'histoire du monde.*

Tout n'était pas fini cependant : non seulement il y avait encore des mers où le pavillon anglais était inconnu, non seulement la mise en valeur de cet immense domaine continental et océanique était à peine commencée, mais Pitt n'avait pas tout à fait tort quand il disait que rien n'était fait, puisqu'on avait laissé à la France la possibilité de se relever ; l'immense édifice de la grandeur britannique demeurait fragile, incomplet, menacé, tant qu'il restait une nation au monde qui fût capable d'aspirer à l'indépendance économique, qui pût refuser un jour de s'incliner devant la supériorité du Royaume-Uni sur les mers ; la résurrection de notre puissance navale, que Choiseul entreprenait alors, en était un sûr indice : le traité de Paris n'était encore qu'une étape sur la route que le peuple anglais avait à parcourir avant d'arriver à la domination des océans et du monde.

CHAPITRE IV

VOYAGES MARITIMES AU XVIII^e SIÈCLE : EXPLORATION DE L'OCÉAN PACIFIQUE.

Caractères nouveaux des voyages d'exploration. — Toutes les questions concernant la domination et l'usage des mers prenaient en cette fin du XVIII^e siècle une importance d'autant plus capitale que l'empire auquel les océans donnaient accès n'était plus limité comme au temps de la grandeur de l'Espagne, aux lisières de l'Asie et de l'Amérique : la planète entière était maintenant livrée à la race blanche comme un domaine à conquérir et à exploiter. C'est là l'un des grands titres de gloire du XVIII^e siècle, et le résultat d'un ensemble de voyages tel que l'on n'en avait plus vu depuis l'époque des Colomb et des Magellan. Mais si, à bien des égards, les explorations du temps de la Renaissance et celles de l'époque de l'Encyclopédie se ressemblent, il convient pourtant de remarquer que les sentiments qui poussèrent à les entreprendre diffèrent singulièrement : au XVI^e siècle on était allé à la recherche des terres nouvelles pour propager la foi chrétienne et, surtout, pour acquérir des trésors; au XVIII^e, ce fut pour étendre le domaine intellectuel et commercial de l'humanité européenne. Il y a là une évolution des idées et des sentiments dont il est curieux d'examiner l'origine et le caractère.

Le grand élan qui, à la fin du moyen âge, avait lancé tous les navigateurs de l'Europe dans la carrière des aventures lointaines s'était arrêté, par cela même qu'il avait réussi au delà de toute espérance : vers 1600, on devait croire que tout ce qui, dans le

monde, avait quelque valeur était découvert. Au delà de ce que l'on connaissait, on ne pouvait trouver que des peuples barbares, des terres infertiles ou des océans sans limites : mieux valait s'en tenir à l'exploitation des richesses très réelles de l'Amérique et des Indes, que d'aller courir les mers à la poursuite de chimériques Eldorados. Aussi, à partir du XVIIe siècle, les voyages de découvertes cessent-ils à peu près complètement. Après **Mendana** et **Quiros**, les Espagnols renoncent à fouiller le Pacifique; quelque temps encore, les Anglais et les Hollandais s'obstinent; **Van Diemen**, gouverneur de Batavia, est sans doute un des derniers qui aient gardé l'espoir de découvrir d'autres Indes Orientales dans cet océan; mais les voyageurs d'alors, **Nuyts** (1627), **Tasman** (1642-1644), ne rencontrent que des îles sauvages, sans or et sans épices, et les Hollandais eux-mêmes finissent par se consacrer tout entiers au négoce et à la conquête : vers 1650, nul ne semble avoir envie de découvrir des mondes nouveaux.

Mais alors se dessine un mouvement dont les conséquences pour la géographie et la navigation seront immenses : il s'agit des recherches scientifiques désintéressées dont le début coïncide à peu près avec la fondation de l'**Académie des Sciences** de Paris (1666), et de la **Société Royale** de Londres (1670); le goût, la curiosité des études précises, le desir de « savoir », de « comprendre » se répandent et arrivent à exercer une action, par l'intermédiaire de l'opinion publique, même sur les décisions des gouvernements; on se met à donner de l'argent aux savants pour chercher la solution de problèmes de théorie pure, sans intérêt pratique immédiat : dès 1672, on a vu **Richer** envoyé par l'Académie à Cayenne, où il a fait sur la longueur du pendule battant la seconde des observations capitales, qui ont été aussitôt invoquées par les disciples de Newton à l'appui de leurs idées concernant la forme de la terre (la terre, aplatie aux pôles, renflée à l'équateur, a la forme d'un ellipsoïde de révolution); **Cassini**, il est vrai, a aussitôt affirmé, en s'appuyant sur les résultats d'opérations de géodésie, que la terre avait la forme d'un fuseau allongé dans ce sens de la latitude; pour mettre fin à la discussion, en 1735, l'Académie enverra deux missions mesurer des

arcs de méridien, l'une dans les régions polaires, l'autre dans le voisinage de l'Équateur : **Bouguer**, **Godin** et **La Condamine**, auxquels se joindront les officiers de marine espagnols, **Ulloa** et **Georges Juan**, rapporteront alors du Pérou, comme **Clairault** et **Maupertuis** de Laponie, non seulement des preuves concluantes en faveur de la théorie de Newton, mais un grand nombre d'observations concernant l'astronomie, la physique, l'histoire naturelle, etc., etc... Bien d'autres expéditions de ce genre seront organisées, comme celle de **La Caille** (1750), qui se rendra au Cap pour dresser un catalogue des étoiles australes, ou celle de **Pagès** (1767), qui ira dans les mers du Nord étudier la météorologie; l'enthousiasme du public pour les découvertes scientifiques ne cessera de croître jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle.

Il est un ordre de travaux qui, plus que les autres, passionne alors Français et Anglais : ce sont les recherches géographiques. Nous sommes à l'époque où **Delisle** et **Bourguignon d'Anville** ont courageusement entrepris de rompre avec la tradition ptoléméenne et de dresser des cartes en se servant uniquement d'observations astronomiques et de mesures géodésiques vérifiées, comme l'exemple en a été donné par l'Académie des Sciences pour la carte de France en 1672-1682. La nécessité de procéder avec cette méthode est apparue encore plus nettement en ce qui concerne la géographie maritime, l'**hydrographie**. A cet égard, l'œuvre d'un **Darymple**, d'un **Bellin**, d'un **d'Après de Mannevillette**, d'un **Fleurieu** est immense. Pour rectifier les anciennes cartes, pour fournir à la navigation des guides sûrs, les gouvernements n'ont pas reculé devant des sacrifices considérables : pour ne parler que de la France, où la marine a créé en 1720 le **Dépôt des Cartes et Plans**, nous voyons ce pays qui, dès 1694, avait chargé de **Chazelles** de vérifier les coordonnées de la Méditerranée Occidentale, ne cesser, au cours du XVIII^e^ siècle d'organiser des expéditions hydrographiques : certaines, comme celle de **Chabert Cogolin** sur les côtes de l'Amérique (1750), ou celle de **Grenier** et **Rochon** dans la mer des Indes (1767), ont eu une importance essentielle; d'autres voyages entrepris pour des recherches d'un ordre différent, comme celui de l'*Isis* (Fleurieu et

Pingré, 1767) sur les côtes de l'Afrique, ou celui de la *Flore* (Borda, Pingré et Verdun de la Crenne, 1771-1775) dans l'Atlantique Nord, ont aussi contribué à fixer la cartographie de régions intéressantes.

Une tâche plus glorieuse encore que celle de corriger les erreurs de nos cartes s'offrait aux navigateurs : on ne pouvait supporter l'idée qu'il subsistât sur nos mappemondes d'immenses espaces blancs, que des océans entiers, comme le Pacifique et les mers du Nord, demeurassent fermés à nos investigations. Aussi, vers le milieu du XVIIIe siècle, toutes les nations maritimes se lancèrent à l'envi dans la carrière des découvertes : « Rien n'est plus propre à contribuer à la dignité de la cou- « ronne aussi bien qu'aux progrès de la navigation et du com- « merce », écrivait Fleurieu. L'on en vint à regarder de semblables expéditions comme entreprises dans l'intérêt du genre humain tout entier, et à considérer que devant la majesté de ce dessein toutes les hostilités de races et de nations devaient momentanément se taire : quand éclata la guerre d'Amérique, Louis XVI ordonna aux bâtiments français, s'ils rencontraient les navires du capitaine Cook, de les traiter en amis et en frères.

Ces voyages diffèrent absolument de ceux des siècles passés, et dans leur objet et dans leur organisation. Sans doute l'intérêt n'est pas étranger à leur conception et les nations qui en font les frais espèrent bien en tirer quelque avantage, ouverture de marchés nouveaux ou acquisition de colonies ; mais ces ambitions sont lointaines et vagues ; lors du départ on affirme, et l'on est sincère, ne songer qu'au progrès des sciences et à l'accroissement du patrimoine commun de l'humanité : « Il ne faut pas « beaucoup s'occuper », dit le président de Brosses, dans son *Histoire des Navigations aux terres australes* (1756), qui est comme le manifeste de ce mouvement, « des utilités qu'on peut recueillir « de ces entreprises : elles se présenteront assez par la suite... « Ne songeons qu'à la géographie, à la pure curiosité de décou- « vrir, d'acquérir à l'univers de nouvelles terres, de nouveaux « habitants. » On ne part plus comme jadis, au hasard, sur la foi de quelques racontars ; les commandants emportent des ins-

tructions, rédigées par les savants officiels, qui leur prescrivent les recherches à effectuer, les problèmes à résoudre. A côté des officiers chargés de la conduite du navire, on embarque un véritable état-major scientifique, des astronomes, des médecins, des naturalistes, etc... A tous on donne sans compter les instruments, les moyens d'observation nécessaires et, au retour, au lieu de garder jalousement pour soi et de tenir secrets les résultats obtenus, on les répand généreusement dans le monde entier, par un compte rendu accessible à tous les savants.

Progrès de la navigation astronomique. — De plus, ces documents peuvent maintenant avoir une précision, une exactitude, une rigueur scientifique que nul n'eût osé jadis rêver. C'est l'effet du progrès des sciences, de l'astronomie appliquée à la navigation en particulier.

Au cours du XVII[e] siècle, en effet, des savants comme Pascal, Fermat, Newton ont agrandi le champ des mathématiques à tel point qu'il nous faut remonter jusqu'à l'époque des Alexandrins pour trouver un semblable accroissement de nos connaissances. L'invention des logarithmes (1614), celle du calcul des infiniment petits par **Leibnitz** (1675), le triomphe des idées astronomiques de **Copernic** et de **Képler**, d'autres découvertes encore ont alors rendu possible, aisée, la solution de certains problèmes que l'on cherchait depuis des siècles. La détermination exacte de la position des navires en mer, en particulier, a pu désormais se faire d'une façon pratique et courante.

L'amélioration des procédés employés pour déterminer la latitude ne fut guère qu'une question d'instruments; pour mesurer la hauteur des astres, qui la leur fournissaient, les gens du XVII[e] siècle, en effet, en étaient encore réduits aux procédés grossiers de l'âge antérieur : leur **quartier de réduction** ou **quadrant anglais** n'était en somme qu'un bâton de Jacob assez peu perfectionné. L'invention des **instruments à réflexion** permit au contraire de donner aux observations une précision qui dépassait de beaucoup ce qu'on avait demandé jusque-là. Le principe en avait été indiqué par Newton dès 1689, mais ce fut seulement en 1730 que

les premiers furent construits, presque simultanément, par l'Américain **Godfrey** et par l'Anglais **Hadley**. Leur usage ne tarda pas à se répandre dans le monde entier et, dès la fin du XVIII^e siècle, tous les marins se servaient de l'**octant**, ou du **sextant**, qui n'en était qu'un perfectionnement (instrument en cuivre et non plus en bois, limbe de 60° remplaçant celui de 30°, rayon plus petit, loupes, verniers, etc...). Le **cercle de réflexion** de Borda, moins pratique et maniable, ne fut guère employé sur mer.

Les observations de **longitude** restaient toujours le grand problème à résoudre : désespérant de trouver par les mathématiques une solution pratique, Newton avait conseillé de demander aux horlogers des montres dont la marche fût connue et la variation régulière, et qui, d'autre part, fussent peu sensibles aux effets du déplacement et de la température. En 1718, le Parlement anglais avait voté une somme de 20.000 livres sterling pour qui construirait une horloge permettant de calculer la longitude à 30′ près. Dès 1736, l'ouvrier **Harrisson** était arrivé à des résultats satisfaisants; et quand une de ses montres, transportée à la Jamaïque, n'eut varié que de 1 minute 54 secondes en 147 jours, on n'hésita pas à lui accorder le prix. L'Angleterre ne garda pas longtemps le monopole de cette invention : sur les instances de l'Académie des Sciences (1720), les Français s'étaient mis au travail; en 1764, **Berthoud** et **Le Roy** présentèrent simultanément des **chronomètres** susceptibles de rendre des services; les campagnes de l'*Aurore*, de l'*Enjouée*, de l'*Iris* et de la *Flore*, en démontrèrent la valeur et, quand, en 1773, Berthoud publia son *Traité des horloges marines*, les marins de tous les pays savaient quels secours ils pouvaient maintenant attendre des chefs-d'œuvre que l'horlogerie mettait à leur disposition.

La précision de tous ces instruments n'aurait été que d'une faible utilité si l'on n'avait eu pour tirer parti des observations que les médiocres documents dont disposaient les astronomes de la Renaissance. Aussi, dès le XVII^e siècle, avait-on senti la nécessité de rectifier et de compléter les tables qui donnaient les positions des corps célestes. La création des observatoires de Paris (1662) et de Greenwich (1685) n'eut guère, dans la pensée des

fondateurs, d'objet plus important et bientôt en effet les résultats obtenus furent de nature à justifier toutes les dépenses; même les *Tables Carolines* (1661) furent abandonnées quand **Picard** eut commencé la publication de la *Connaissance des temps* (1679). Le *Nautical Almanach*, lui, ne vit le jour qu'en 1687. Au XVIII^e^ siècle on arriva à publier enfin des *Tables de la Lune* (1759), et, grâce aux travaux de Borda, on put se servir des observations lunaires pour suppléer aux défaillances ou à l'absence des chronomètres. Les marins avaient ainsi tout ce qu'il leur fallait pour connaître à tous moments leur position en mer avec une approximation suffisante pour tous les besoins de la pratique, et les explorateurs étaient en état de reporter sur les cartes avec une exactitude absolue tous les points dont ils prenaient connaissance. Au retour d'une campagne, les navigateurs de cette époque pouvaient se vanter d'avoir fixé la géographie de toute une région de la terre d'une façon qui ne varierait plus guère.

Organisation des voyages d'exploration. — Quant aux moyens d'exécution, ils étaient ce qu'il fallait pour porter les chances de succès au maximum; grâce aux progrès de l'art naval, les explorateurs partent maintenant sur des navires à peu près parfaits; ce sont des bâtiments de petite dimension (3 à 400 tonnes d'ordinaire), pour que les risques d'échouage et de naufrage soient moins grands, robustes et pourvus d'une mâture solide, généralement doublés en cuivre, et munis d'embarcations nombreuses. On recommande de ne rien épargner pour entretenir la gaieté et la santé des équipages; la vulgarisation de l'hygiène, l'emploi des antiscorbutiques, du vinaigre et du jus de citron surtout, ont permis de restreindre l'épouvantable mortalité qui décimait les équipages des premiers navigateurs : au cours de son second voyage, en trois ans, Cook ne perdra que quatre hommes.

On procédait avec une extrême prudence, chaque expédition comportant deux navires qui faisaient route de conserve, à portée de la voix, afin qu'en cas de naufrage on eût encore une chance de secours et de salut; on multipliait les observations astrono-

miques, les relèvements, les sondages, tant pour la sécurité des bâtiments que pour réunir les éléments des cartes : au moindre indice d'une terre on mettait en panne, et on reconnaissait la côte avec des embarcations. Dans les relations avec les indigènes on se montrait aussi circonspect, aussi timide même : le président de Brosses conseillait d' « aller doucement avec eux, d'at- « tendre le moment favorable, de les gagner pied à pied par de « petits présents, de bannir la violence de ces rapports... », et c'est grâce à ces précautions, quelque exagérées qu'elles aient pu paraître, que l'on a dû de voir tant de navigateurs parcourir ces mers inconnues sans que l'on ait à déplorer d'autre catastrophe que celle de Lapérouse.

Les Voyages : Hollandais, Espagnols, Russes. — Il n'est pas une nation européenne que n'ait alors tentée la gloire des découvertes ; c'est, par exemple, à un Mecklembourgeois au service des Pays-Bas, **Roggewen** (1722), que sont dues les premières que l'on ait faites dans l'Océan Pacifique depuis le commencement du XVIIe siècle, celles de l'île de Pâques, des Paumotou, des Samoa. La marine espagnole qui, grâce aux ministres réformateurs, sortait de son long abaissement, et dans laquelle les études étaient particulièrement en honneur, organisa aussi des expéditions d'autant plus nombreuses que ce pays semblait plus directement intéressé au développement de nos connaissances concernant le Pacifique ; **Quiroga**, qui dressa des cartes exactes des terres magellaniques (1743), **Maurelle**, qui découvrit les Tonga (1781), **Martinez, Quadra, Galliano, Valdez**, qui ne laissèrent inexplorés aucun des recoins de la côte occidentale de l'Amérique, sont des noms qui mériteraient de n'être oubliés par aucun des historiens de la géographie. Mais quelque injuste que ce soit, le mérite de la reconnaissance du Pacifique, la grande tâche qui s'imposait maintenant aux découvreurs, puisque des milliers de traversées avaient rendu familiers aux marins les parages les plus éloignés de l'Atlantique et de la Mer des Indes, fut attribué par les contemporains aux explorateurs de trois nations mieux placées pour publier leur gloire, aux Russes, aux Anglais et aux Français.

Les Russes furent les premiers à s'en occuper, par un effet normal du développement de leur puissance asiatique. Depuis le Cosaque **Yermak** qui, au XVI^e^ siècle, avait commencé la conquête de la Sibérie, ils n'avaient cessé de pousser toujours plus à l'Est; dès avant Pierre le Grand, ils avaient pris pied sur le rivage de la mer; sous le règne des tzarines Catherine et Anna, ils décidèrent une exploration méthodique de leurs possessions, tant pour y affermir leur autorité que pour s'égaler aux nations occidentales par le prestige des découvertes géographiques.

On en chargea un Danois au service de la Russie, **Vitus Jonassen Bering**; sa mission devait avant tout consister à rechercher si l'Amérique était ou non unie à l'Europe par son extrémité Nord-Ouest. Il s'embarqua en 1720 au fort de **Kamtschatka**, sur un petit navire qu'il avait d'abord fallu y construire au prix de grandes difficultés; il arriva ainsi jusqu'au 70^e^ degré de latitude nord et reconnut qu'à partir du **Cap Oriental**, la côte tournait à l'Est; il était désormais certain que l'Amérique était un continent isolé; l'autre rive du détroit fut reconnue en 1732 par **Gvordiev**.

Bering revint dans ces régions en 1733 avec plus de six cents hommes et de nombreux savants, pour une reconnaissance détaillée de tous les abords de la Sibérie. Son lieutenant **Spanberg**, parti d'Okhotsk, mit trois ans à visiter les côtes de la mer qui porte ce nom et poussa jusqu'aux Kouriles et au Japon. Une autre expédition organisée à Yakoustk descendit la Léna et envoya dans tous les sens des détachements qui allèrent reconnaître le littoral de l'Océan Glacial : c'est ainsi que **Laptev** parvint aux îles **Liakhov** et que le pilote **Tchéliouskin** atteignit le cap qui porte son nom, à l'extrémité septentrionale de l'Asie. Quant à Bering, parti par mer à la recherche d'un continent mystérieux qu'on lui avait signalé dans le Sud-Est, la terre de Gama, il avait rencontré la côte américaine à la hauteur du Saint-Élie; il était alors revenu en longeant le littoral et avait reconnu les îles **Aléoutiennes**. Par malheur, ne disposant que d'instruments imparfaits, il n'avait pu retrouver le Kamtschatka et, réduit à hiverner dans une île de la mer qui a gardé son nom, il était mort de froid et de misère

après six mois de souffrances; quelques-uns de ses compagnons seulement réussirent à regagner Pétropavlosk (1742).

Cette catastrophe n'aurait pas arrêté les progrès des explorateurs russes; mais l'avènement d'**Elisabeth**, en 1743, vint donner un autre cours aux préoccupations du gouvernement de Pétersbourg et les travaux de Bering restèrent inutilisés et oubliés dans les archives impériales. Leur importance ne fut révélée qu'à la fin du XVIII^e siècle par le géographe **Coxe** et le naturaliste **Pallas**; le monde était alors rempli par la renommée de Cook; Catherine II voulut la balancer en reprenant la glorieuse tradition de ses devancières et envoya dans le Pacifique le commodore **Billings** (1785). Celui-ci et, plus tard, les Allemands **Krusenstiern** (1803-1806) et **Kotzebue** (1816-1818) parachevèrent l'exploration de la Sibérie et de l'Alaska. D'autres voyageurs russes poussèrent plus au sud, comme **Golovine** à qui l'on dut ce que l'on a su de plus sérieux sur le Japon avant l'ouverture de ce pays aux Européens.

Les Anglais : Dampier, Anson, Wallis, Carteret. — Le premier des navigateurs anglais qui ait acquis une notoriété véritable fut **Dampier** (1652-1715). Tour à tour matelot, boucanier, planteur, flibustier, il parcourut le Pacifique dans tous les sens, visitant le Chili, les Galapagos, l'archipel malais, les côtes d'Australie. Rentré en Angleterre il publia un récit de ses voyages (1697) qui attira l'attention sur lui; l'Amirauté lui confia alors une mission à Madagascar, puis une autre dans la mer du Sud (Pacifique). Il s'en acquitta assez mal, perdit des bâtiments et eut avec son équipage des démêlés qui se terminèrent par sa condamnation à la prison pour violences[1]. Il passa les dernières années de sa vie à réclamer des vengeances pour ses malheurs et des récompenses pour ses services.

Les récits de voyages se multiplièrent pendant la première moitié du XVIII^e siècle; mais aucun n'eut le succès de celui du

1. C'est à ces voyages que se rattache l'épisode du matelot **Alexandre Selkirk** abandonné dans l'île de Juan Fernandez, qui a fourni à Daniel de Foë la matière de son *Robinson Crusoé*.

commodore **Anson**. En principe, ce n'était qu'un épisode de la guerre anglo-espagnole de 1739. Avec une escadre de cinq bâtiments, Anson avait été chargé d'attaquer Panama. Mais après avoir franchi le détroit de Magellan il avait eu à courir les plus étranges aventures. Empêché d'exécuter ses instructions par l'échec des opérations dans la mer des Antilles, le commodore avait parcouru en combattant toutes les côtes d'Amérique, traversé le Pacifique d'Acapulco à Canton et couronné ses exploits par la prise, dans les eaux des Philippines, d'un galion richement chargé; enfin, après quatre ans d'absence, il était rentré en Angleterre avec un seul navire, le *Centurion*, le premier vaisseau de ligne qui ait fait le tour du monde. Il rapportait un butin considérable et, ce qui était plus précieux encore, une foule de renseignements sur les îles du Pacifique, avec toutes les cartes des Espagnols, saisies à bord du galion, que l'Europe put alors connaître et utiliser.

Un officier de son escadre, **Byron**, abandonné sur la côte de Patagonie, était resté plusieurs années prisonnier dans l'Amérique du Sud. Vingt ans plus tard, au lendemain de la guerre de Sept Ans, on lui confia le commandement d'une expédition qui le ramena dans ces parages; en deux années (1764-1766), il fit le tour du monde, sans rapporter d'ailleurs de résultats bien importants.

Cette sorte de voyage devenait à la mode : en 1766 ce fut le tour de **Wallis** et de **Carteret**; avec le *Dolphin* et le *Swallow*, ils gagnèrent les Malouines et le détroit de Magellan; dès leur entrée dans le Pacifique ils furent séparés; Carteret, par Juan Fernandez et Pitcairn, arriva aux Paumotou; il gagna de là les îles de la Reine Charlotte (archipel Santa Cruz de Quiros), découvrit la Nouvelle-Irlande, le Nouveau-Hanovre, et arriva en mars 1768 à Célèbes, ayant perdu presque tout son équipage. Wallis avait fait route par des parages plus hospitaliers; des Paumotou, il s'était dirigé vers l'Est, retrouvant **Tahiti** (la Sagittaria de Quiros), les îles des Navigateurs et les îles des Amis. Tous deux étaient de retour en Angleterre en août 1769.

Tous ces voyages, s'ils avaient permis d'écrire bien des noms

sur les cartes, étaient loin d'avoir eu un plein succès; l'insuffisance de la préparation scientifique, le manque d'instructions précises, l'absence de savants spécialistes et d'observateurs exercés n'avaient pas permis d'obtenir tous les résultats que méritaient l'héroïsme des équipages et l'habileté des capitaines; de plus, une mauvaise organisation matérielle les avait rendus extrêmement pénibles et meurtriers. Mais l'heure allait venir des grandes explorations et des triomphes définitifs.

Les Français : Bougainville. — Le 22 février 1769, dans l'Atlantique, Wallis avait rencontré un navire français, *la Boudeuse*, qui, lui aussi, revenait de faire le tour du monde. Les voyageurs français, en effet, n'étaient pas restés en arrière des Anglais : dès le début du XVIIIe siècle, certains d'entre eux s'étaient signalés, comme **La Barbinais le Gentil** qui fit le tour du monde de 1714 à 1718, le **P. Feuillée** et **Frézier** qui dressèrent d'utiles cartes de l'Amérique du Sud. Au lendemain du traité de Paris, il parut que pour nous relever de notre humiliation et montrer que nous avions encore des marins, rien ne serait plus utile que des voyages de circumnavigation. **Bougainville**, passé dans la marine après la perte du Canada, avait essayé de fonder avec des réfugiés acadiens une colonie dans l'Atlantique Sud, aux îles Malouines (1764); l'établissement semblait devoir prospérer quand, pour éviter un conflit avec les Anglais, on préféra y renoncer et remettre l'Archipel aux Espagnols. Bougainville fut chargé d'organiser l'évacuation et d'opérer son retour par le Pacifique; il partit de Brest le 5 décembre 1766 avec le naturaliste **Commerson**, l'astronome **Verron**, des ingénieurs, des dessinateurs, des hydrographes. Il arriva dans le Pacifique le 26 janvier 1768; en mars il était dans l'Archipel Dangereux (Paumotou), en avril, à Tahiti, que Wallis venait de découvrir quelques semaines plus tôt et qu'il nommait la **Nouvelle-Cythère**: faisant route à l'ouest, il rencontrait alors l'**Archipel des Navigateurs** (Samoa), les **Grandes Cyclades** (Nouvelles-Hébrides de Cook), la **Louisiade**; la famine, qui le contraignit à rationner ses hommes, l'empêcha d'aller comme il le voulait à la Nouvelle-Hollande (Australie); très péniblement il réussit à gagner la Nou-

velle-Guinée et, de là, Batavia et l'Ile de France; le 16 mars 1769 il arrivait à Saint-Malo.

C'était un beau voyage, le premier où l'on ait employé des procédés rigoureux à la détermination des longitudes: il contribua beaucoup à accroître nos connaissances et provoqua l'enthousiasme des Français; quoique ses services comme chef d'escadre semblent avoir été assez médiocres, Bougainville dut à sa popularité de parvenir aux plus hauts grades de la marine : il traversa toute la période révolutionnaire sans malheur et mourut en 1808 vice-amiral et sénateur [1].

Les trois voyages de Cook. — L'intérêt du voyage de Bougainville allait être bien vite dépassé par celui qu'excitèrent les découvertes du capitaine Cook.

James Cook (1723-1779), mousse à bord d'un bâtiment marchand, puis matelot dans la marine royale, s'était instruit lui-même et était arrivé à force d'énergie au grade de master, quand il fut remarqué par l'amiral Palliser lors des opérations de 1759 dans le Saint-Laurent. Cook fut alors chargé de dresser une carte de Terre-Neuve qui resta longtemps la base de la cartographie de cette région; en même temps des observations d'éclipses commencèrent à attirer sur lui l'attention des savants; or, en 1769, allait se produire un phénomène astronomique fort peu fréquent (il avait eu lieu en 1761 et ne devait se reproduire qu'en 1874), le passage de Vénus devant le soleil, dont l'observation est fort importante pour la détermination de la parallaxe solaire et, partant, de la distance de la terre au soleil. Toutes les sociétés savantes se préoccupaient de le faire observer : l'Académie des Sciences de Paris envoya à cet effet **Chappe** en Californie et **Le Gentil** à Pondichéry. La Société Royale de Londres, sur les indi-

1. Cette course autour du monde, contrairement à ce qu'imaginèrent les contemporains, n'avait rien de bien nouveau : de 1519 à 1768, comme l'a montré Dahlgreen, il y avait eu 23 voyages de circumnavigation, dont la moitié au moins avait été exécutée par nos compatriotes ; la *Comtesse de Pontchartrain* fut le second bâtiment à faire le tour du monde d'Ouest en Est, le *Saint-Louis* le premier, en 1708, à doubler dans un même voyage le cap Horn et le cap de Bonne Espérance; le *Saint-Antoine* fut le premier à faire, en 1709, le trajet du Japon en Californie et atteignit des latitudes que seul Cook dépassa.

cations de **Lalande**, décida d'organiser une mission pour Tahiti. Le commandement en fut donné, sur le refus de **Dalrymple**, à Cook, qui partit le 26 août 1768 de Plymouth sur l'*Endeavour*, avec l'astronome **Banks** et le naturaliste **Solander**; le 13 avril 1769, on était à Tahiti; tandis que les savants procédaient aux observations, Cook opérait une reconnaissance détaillée de l'archipel, qu'il nommait **Iles de la Société**; puis, pour ne pas revenir par le Cap Horn, il faisait route au Sud, et, en octobre 1769, arrivait à la **Nouvelle-Zélande** (découverte en 1642 par Tasman, mais oubliée); il y restait six mois, en faisait la circumnavigation complète, entrait en relations avec les indigènes, la reconnaissait dans ses moindres détails; de là, il gagnait **l'Australie** et longeait pendant 1600 milles la côte orientale au prix des plus grandes difficultés : un jour son navire, échoué sur un récif de corail, ne fut sauvé que par un véritable miracle, un quartier de roche étant resté encastré dans la voie d'eau qu'il avait faite. Enfin, le 12 mai 1770, l'*Endeavour* arrivait à la rade des Dunes.

Les résultats de ces vingt mois de campagne étaient immenses : on savait maintenant qu'il y avait dans le Pacifique de vastes terres, riches, propres à la colonisation; l'Australie n'était pas partout l'abominable désert rencontré à l'Ouest par Nuyts : sa bordure orientale, au contraire, était un véritable jardin. Jamais, depuis Magellan, un voyage n'avait été si fécond en enseignements. Aussi confia-t-on immédiatement à Cook le commandement d'une nouvelle expédition, destinée à fixer les savants sur une question qui faisait l'objet de discussions passionnées : depuis des siècles, les géographes, pour des raisons de pure vraisemblance auxquelles on s'obstinait à attribuer une véritable rigueur scientifique, admettaient l'existence, dans l'hémisphère Sud, d'une grande masse continentale destinée à **faire contrepoids** aux terres de l'hémisphère Nord; on prétendait que ce continent existait, que **Gonneville** y avait abordé au XVI^e siècle, **Quiros** au XVII^e; plus récemment la Compagnie française des Indes avait envoyé dans cette direction **Bouvet de Lozier** (1739), qui avait aperçu des terres vers le 56° de latitude Sud (les îles qui portent son nom); en 1772, Kerguelen allait même soutenir avoir abordé sur ce continent

mystérieux; Cook, en 1776, devait rectifier cette affirmation et montrer qu'il ne s'agissait là que d'un grand archipel désolé, mais en 1770, il reconnaissait encore que l'on ne pouvait rien dire sur ce qu'il y avait au sud du 40° S. La question était d'importance : il ne s'agissait de rien de moins que d'un troisième continent à découvrir, à exploiter, à coloniser. Cook accepta cette mission et s'en acquitta d'une façon admirable : avec la *Resolution* et l'*Adventure*, il fit, en trois campagnes, la circumnavigation du pôle austral en se maintenant aux environs du 55e parallèle, au sud duquel la température aurait, pensait-il, rendu la colonisation impossible, même s'il avait existé des terres; il poussa d'ailleurs le plus au sud qu'il put, longeant la banquise pendant 40° de longitude, atteignant même, en janvier 1774, 71° 10′ S. Nulle part il n'aperçut d'autres terres que des îlots sans valeur comme **l'île du Prince Édouard**, la **Géorgie du Sud**, les **Orcades Méridionales**, les **Sandwich**. L'hypothèse du continent austral était jugée : s'il existait (comme il existe en effet), ce ne pouvait être qu'un désert de glaces et de roches nues.

Entre temps, Cook revenait passer l'hiver austral à Tahiti, et en profitait pour compléter la reconnaissance de la Polynésie : c'est-à-dire qu'il découvrit ou redécouvrit l'île **Norfolk**, la **Nouvelle-Calédonie**, les **Nouvelles-Hébrides**, les **îles Tonga** (Iles des Amis de Tasman), les **îles Marquises**, **l'île de Pâques**, etc... Quand il revint en Angleterre, le 30 juillet 1775, il ne restait guère de découvertes à faire dans le Pacifique Méridional et Central.

Moins d'un an après il reprenait la mer, avec la *Resolution* et la *Discovery*. On le chargeait cette fois de déterminer s'il existait un passage permettant de passer de l'Atlantique dans le Pacifique par le nord de l'Amérique. On sait quelle place la recherche de ce détroit avait tenue dans les préoccupations des hommes au XVIe siècle, depuis Cortereal jusqu'à Hudson. Il en était presque de même au XVIIIe siècle : le Parlement anglais avait voté une prime de 20.000 livres sterling pour qui trouverait le passage et la Compagnie de la baie d'Hudson n'avait obtenu son privilège qu'en s'engageant à le découvrir; **Middleton** (1742), **Smith**, **Ellis et Nears** (1746), **Hearne** (1769) avaient tenté l'aventure en partant

de l'Atlantique, sans arriver à aucun résultat précis, dans l'impossibilité où ils se trouvèrent de déterminer si les anfractuosités de la côte de la baie d'Hudson étaient des estuaires de rivières, des baies ou des détroits; Cook résolut de chercher la solution du côté du Pacifique en examinant minutieusement ce littoral où l'on soutenait que des amiraux espagnols légendaires, **Juan de Fuca**, **Bartholomeo de Fonte** avaient découvert et utilisé des détroits. Il le fit avec sa méthode habituelle; chemin faisant, il visita la Tasmanie, revit la Nouvelle-Zélande, Tahiti, découvrit l'île **Christmas**, les îles **Sandwich** (Hawaï), déjà vues en 1555 par **Juan Gaetano**, mais oubliées; le 7 mars 1778, il atteignait la côte américaine, près de l'embouchure de l'Orégon, et la longeait pendant six mois; il franchissait alors le détroit de Bering et poussait jusqu'au **Cap Glacé**, où la banquise l'arrêtait, par 70° 44′ N. Il revenait hiverner aux Sandwich et c'est là qu'il mourait le 18 août 1778, stupidement tué dans une querelle avec les indigènes. Son lieutenant **Clerke** prenait alors le commandement et ramenait les navires en Angleterre après une nouvelle pointe dans l'Océan Arctique : il était désormais démontré que le passage Nord-Ouest, s'il existait, se trouvait à une latitude telle que les glaces l'obstruaient pendant la plus grande partie de l'année.

De son vivant, on avait commencé à faire de Cook une sorte de saint philosophique, un demi-dieu de la géographie et de l'humanité; il y a beaucoup à rabattre de cette légende : en réalité ce fut pour ses équipages un commandant dur et souvent impitoyable, pour ses collaborateurs un chef morose et atrabilaire; à l'égard des indigènes de la Polynésie, ses bienfaits si vantés se bornent à l'introduction dans leurs îles de quelques animaux domestiques et de quelques plantes d'Europe. S'il ne les brutalisa pas sans nécessité, jamais il n'hésita à faire parler la poudre quand il le crut utile. Mais il faut reconnaître qu'il fut un admirable savant; il a relevé dans le Pacifique des milliers de positions avec un soin tel que bien peu de rectifications ont dû être apportées à ses observations. Il a permis de dresser des cartes détaillées et précises de mers où l'on n'était jamais allé avant lui : l'histoire naturelle, l'anthropologie, l'ethnographie, la lin-

guistique, l'hygiène navale lui doivent, indépendamment de la plus ample moisson de faits qu'eût encore recueillie un seul homme, des aperçus originaux dont la portée dépasse étrangement le niveau de la science de son temps. Enfin et surtout, ce fut incontestablement un des plus grands marins qui aient existé. L'Angleterre, qui lui doit quelques-unes de ses plus belles colonies, et l'humanité, à qui il a donné le Pacifique, ne respecteront jamais trop sa mémoire.

Les Français : Lapérouse. — A ces glorieuses expéditions, les Français n'avaient à opposer que des entreprises au succès médiocre. Les deux voyages de **Kerguelen** aux terres australes (1771-1772, et 1773-1774) furent en réalité une assez triste aventure qui se termina lamentablement pour son chef, traduit en justice, en punition de sa conduite envers ses subordonnés. Celui de **Surville** à la **Terre des Arsacides** et à la **Nouvelle-Zélande** (1769) ne donna pas de résultats importants et fut attristé par des brutalités révoltantes; le capitaine **Marion-Dufresne**, qui était parti pour rapatrier un Tahitien que Bougainville avait conduit en France, et qui avait débuté par de belles découvertes comme celles des **Iles Froides** (Iles Marion) et des **Iles Crozet**, fut massacré le 12 juin 1772 par les Néo-Zélandais, peut-être en vengeance des cruautés de Surville. Tout cela n'était pas de nature à relever beaucoup le prestige de la France et de ses marins.

Aussi dépensa-t-on sans compter pour organiser le voyage autour du monde dont le commandement fut confié au chef d'escadre **Jean-François de Galaup, comte de Lapérouse**. Le roi lui-même annota ses instructions, qu'avait rédigées un futur ministre de la marine, **Fleurieu**. Lapérouse devait relier entre eux les différents itinéraires du capitaine Cook et parfaire notre connaissance du Pacifique. Avec l'*Astrolabe* et la *Boussole*, il partit de Brest en 1785, doubla le cap Horn, et, passant au large de l'Amérique du Sud pour ne pas éveiller la susceptibilité des Espagnols, il se rendit jusqu'au Saint-Élie, où s'étaient arrêtés les explorateurs russes; il descendit alors la côte, en faisant des

levés sous voiles, jusqu'à Monterey en Californie; il traversa ensuite le Pacifique d'est en ouest, jusqu'à Macao, d'où il repartit vers le Nord; pendant six mois il fit l'hydrographie de la mer du Japon et des côtes de Tartarie, donnant des noms français à tous les points qu'il découvrait; le 7 septembre 1787 il touchait à Avatscha dans le Kamtschatka, d'où il expédiait à Paris son interprète **Lesseps** avec les résultats qu'il avait déjà obtenus; il revenait alors vers le Sud et abordait aux îles Samoa, où son lieutenant **de Langle** était massacré le 9 décembre 1787; en janvier il relâchait en Australie, et écrivait le 7 février 1788, une lettre de Botany-Bay, qui fut la dernière.

Le silence se fit alors sur lui et ses compagnons; en France, où l'on s'était accoutumé à considérer cette expédition comme une entreprise nationale, on ne tarda pas à s'inquiéter et l'Assemblée Constituante vota des fonds pour envoyer des navires à sa recherche. **Dupetit-Thouars**, qui avait organisé, à ses frais, une première expédition, n'avait pu dépasser le Brésil. Le commandement fut donné au contre-amiral **Bruni d'Entrecasteaux**, qu'accompagna tout un état-major d'hommes remarquables, au premier rang desquels se plaça l'hydrographe **Beautemps-Beaupré** (1791). Pendant deux années ils parcoururent les mers australes, récoltant une foule de renseignements utiles mais ne trouvant aucune trace de l'expédition disparue. L'amiral mourut en 1794, et alors, les officiers, divisés en royalistes et républicains, ne songèrent plus qu'à se persécuter et à se dénoncer réciproquement. Ils finirent par être obligés de vendre leurs navires aux Hollandais de Batavia, et revinrent en France comme ils purent. Ce fut seulement en 1826 que le capitaine **Dillon**, Irlandais au service de la Compagnie anglaise des Indes, parvint à recueillir certains renseignements sur le sort de **Lapérouse**; on envoya alors en Océanie **Dumont d'Urville**, qui réussit à déterminer les circonstances du drame dans lequel avait disparu la malheureuse expédition : par une nuit d'orage, *la Boussole* et *l'Astrolabe* s'étaient mises au plain sur les récifs de **Vanikoro**, dans les îles Santa-Cruz; des survivants, beaucoup avaient été tués dans des querelles avec les indigènes, les autres finirent par s'embarquer sur

un petit navire construit avec les débris des frégates et durent aller se perdre sur les côtes de la Nouvelle-Guinée.

Achèvement de la reconnaissance du Pacifique. — Après les voyages du capitaine Cook, la géographie du Pacifique était connue dans ses grandes lignes. Il ne restait à y faire que des découvertes de second ordre, comme celle des Iles **Gambier**, **Marshall** et **Gilbert** (1788); l'hydrographie des côtes, œuvre de minutie et de précision, fut menée à bien par toute une série de voyageurs anglais dont les plus remarquables furent **Portlock** et **Dixon** (1784), **Vancouver** (1792-1795), **Fanning** (1795), **Flinders** (1802); quelques épisodes dramatiques, comme celui de **Bligh** abandonné par son équipage en plein océan, marquèrent encore cette dernière période de l'exploration du Pacifique. Mais déjà cette mer commence à être fréquentée par les navires de commerce : dès les premières années du XVIII[e] siècle, le trafic des fourrures sur la côte de l'Alaska et de la Colombie attire dans ces régions de nombreux navigateurs; en 1790, la maison **Baux**, de Marseille, y envoie le capitaine **Marchand** qui fait dans le Pacifique un voyage de deux ans, d'où il rapporte une précieuse cargaison de pelleteries et aussi une série d'observations dont Fleurieu tire un grand profit; au nord des Iles Marquises, il a encore pu découvrir l'archipel de **Nouka-Hiva**, auquel il a donné le nom d'**Iles de la Révolution.**

Entrée du Pacifique dans la vie politique et économique du monde. — En apparence tous ces voyages ne pouvaient avoir qu'une utilité scientifique et humanitaire : la valeur économique du Pacifique, lorsqu'on connut les récits des explorateurs, apparut comme nulle et devant le rester; quelques esprits clairvoyants, comme le président de Brosses ou Cook, avaient pourtant prédit un brillant avenir à certaines parties de ces terres nouvelles : la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Hollande, la Nouvelle-Zélande.

Ils étaient dans le vrai : dix ans ne s'étaient pas écoulés depuis la mort de Cook, que le capitaine **Philips** partait d'Angleterre pour créer un établissement sur le continent australien, à **Botany-**

Bay (1788). Un nouvel empire colonial naissait, sur cette cinquième partie du monde que le génie de Cook avait donné à la Grande-Bretagne, et où dix ans plus tard la tentative de Baudin n'arriverait même pas à créer des droits à la France.

Bientôt après, en 1796, au milieu même des guerres de la Révolution, allait partir de Portsmouth le *Duff*, armé aux frais d'une société biblique, avec une quinzaine de missionnaires qu'il déposa aux îles de la Société; plus heureux que les prêtres espagnols massacrés à Tahiti en 1774, ils réussirent à se faire accepter. L'évangélisation de la Polynésie commençait et, avec elle, l'entrée de ces archipels dans la société civilisée. C'en était fait de l'isolement du Pacifique; même ces régions lointaines allaient jouer leur rôle dans la vie politique et économique de l'univers moderne.

C'était déjà commencé : dès 1790, l'importance du Pacifique paraissait assez grande pour que les nations européennes songeassent à s'en disputer la possession les armes à la main; le commerce des fourrures à la côte N. W. d'Amérique prenait une telle extension qu'une véritable course au clocher s'engageait entre l'Angleterre et l'Espagne pour prendre possession de la baie de **Nootka**, centre de ce trafic. Le voisinage de la Californie permettait aux Espagnols d'y arriver bons premiers et ils en profitaient pour chasser de ces parages, non sans violences, tous les marchands et les chasseurs qui les fréquentaient sans autorisation. Ces actes provoquèrent en Angleterre une irritation telle que la guerre, pendant plusieurs semaines, parut inévitable : si la Constituante n'avait refusé de tenir les engagements du Pacte de Famille, on aurait pu, dès les dernières années du XVIII^e siècle, voir toutes les nations européennes en lutte à propos du Pacifique. A la même époque, des compagnies se fondèrent aux États-Unis pour l'exploitation de ces mers et le temps n'était pas éloigné où la situation prise par la Russie dans l'Asie Orientale et l'Amérique Septentrionale allait exciter à Washington une jalousie dont, à plusieurs reprises, on put croire que la guerre sortirait.

Les territoires reconnus par Cook et ses émules étaient donc

loin d'être sans valeur; ce n'était pourtant pas encore là le résultat capital de ce grandiose ensemble de découvertes : ce qui en lui intéressait véritablement l'évolution de l'humanité entière, c'était la possibilité d'user des routes du Pacifique pour aller en Amérique, aux Indes, en Chine, c'était l'ouverture de ces océans lointains à la circulation et au trafic, c'était, en somme, la prise de possession de la mer universelle par les marines européennes et plus particulièrement par la marine anglaise. Par là, l'histoire de ces découvertes a sa place dans l'histoire de la puissance navale : l'œuvre d'un Cook, malgré les apparences, se rattache à celle d'un Anson, d'un Hawke, d'un Rodney, et la complète : comme les amiraux, le capitaine a travaillé à assurer à sa patrie la domination et l'exploitation de l'Océan; de même qu'eux, il a, par chance et par génie, surpassé les concurrents que la France a pu lui opposer, et notre pays, déjà exclu de l'exploitation du Canada et des Indes par les désastres de la guerre de Sept Ans, s'est trouvé réduit à une mince part du commerce de l'Amérique, de la Chine, de l'Océanie, par l'échec relatif de ses explorateurs.

CHAPITRE V

RELÈVEMENT DE LA PUISSANCE NAVALE DE LA FRANCE PENDANT LES DERNIÈRES ANNÉES DU RÈGNE DE LOUIS XV ET SOUS LOUIS XVI.

I. Les ministres réformateurs.

A) **Les Choiseul : Choiseul-Stainville (1761-1766) et Praslin (1766-1770).** — Pour Choiseul, dont la faveur de Louis XV et de Madame de Pompadour fit, de 1758 à 1770, un ministre omnipotent, la grande affaire fut toujours la préparation d'une guerre de revanche contre l'Angleterre. Très *patriote* et surtout très désireux d'en avoir la gloire et le profit, il voulait effacer jusqu'au souvenir de nos désastres par des victoires qui abattraient « *l'orgueil* « *des citoyens de Londres, réduits à leur tour à voir de près quelles* « *horreurs la guerre entraîne après soi.* » Son système fut d'abord d'isoler l'Angleterre, de manière à l'empêcher de nous susciter sur terre ces adversaires qui avaient toujours créé en sa faveur de si précieuses diversions : l'**alliance autrichienne**, dépouillée de tout caractère menaçant pour la Prusse, assura la paix du continent et nous permit de consacrer toutes nos forces à la préparation de la guerre maritime; l'**acquisition de la Corse** (1765-1770) annula les avantages que nos rivaux tiraient de leur établissement à Minorque, et reporta le théâtre probable des opérations dans l'Océan; le **Pacte de Famille**, enfin, soigneusement maintenu et développé, devenu la base même de la politique des deux gouvernements, nous ménagea, en toutes circonstances, le concours de la troisième puissance maritime du globe.

Cette savante préparation du succès n'était encore qu'une œuvre préliminaire et comme accessoire: l'essentiel était de mettre notre flotte en état de lutter, de vaincre : « *la marine*, déclarait le ministre à Louis XV, « *assurera le salut du royaume* « *ou sa décadence, de sorte qu'il est effrayant de voir la négli-* « *gence avec laquelle Votre Majesté et tout ce qui l'entoure la con-* « *sidère*... Si j'avais du crédit, je représenterais à Votre Majesté « qu'il serait de son devoir de roi de faire au printemps pro- « chain le voyage de Brest. Les quatre jours qu'Elle passerait dans « ce port y feraient un effet décisif, peut-être pour un siècle... » — « *Mon cher Choiseul*, lui répondait le roi, *vous êtes aussi fou* « *que vos prédécesseurs : il n'y aura jamais en France d'autre* « *marine que celles du peintre Vernet.* » Mais la nation entendait ce langage et y répondait : pour la première fois au cours de son histoire, la France voulut alors avec passion avoir une marine et consentit joyeusement les sacrifices nécessaires; au lendemain des Cardinaux, l'émotion fut telle dans le pays que Choiseul put demander à une souscription publique, d'un seul coup, treize millions, de quoi construire quinze vaisseaux de ligne. Les états de Bourgogne, d'Artois, de Languedoc, de Bretagne, la ville de Paris, les corporations de marchands, les chevaliers du Saint-Esprit, les fermiers généraux, les régisseurs de la poste, tous donnaient de l'argent, tous voulaient offrir un vaisseau qui les représentât dans la flotte! cet enthousiasme parut même se soutenir; jusqu'à la fin de la monarchie, on peut dire que la constitution d'une marine puissante fut une œuvre nationale, à laquelle personne ne marchanda son argent ni son concours. En 1782, quand le désastre des Saintes vint nous enlever cinq vaisseaux de ligne, une souscription, encore plus spontanée et plus rapide que celle de 1760, fournit en quelques semaines de quoi réparer cette perte. Aussi Choiseul put-il réaliser ses projets avec une rapidité surprenante. Dès 1761, il s'était fait nommer secrétaire d'État de la guerre et de la marine, réunissant les deux départements pour que des conflits d'attributions ne vinssent plus, comme si souvent, entraver l'œuvre de réorganisation. Sous son nom, puis sous celui de son cousin **Praslin**, à

qui il céda la marine en 1766, il put, durant dix années, faire tout ce qu'il voulut pour notre puissance navale.

Le plus pressé était d'avoir des navires : en 1763, il nous restait, au maximum, trente ou quarante vaisseaux en mauvais état. La question d'argent embarrassait peu Choiseul, grand seigneur en toutes choses : vingt-cinq millions par an était le minimum qu'il fallût pour avoir, en dix ans, quatre-vingts vaisseaux et quarante-cinq frégates; Choiseul ordonna à la finance de les trouver et, en 1771, nous pouvions armer soixante-quatre vaisseaux et cinquante frégates; de grands travaux avaient été exécutés; Lorient, Marseille, Bordeaux, Bayonne en France avaient été aménagés pour servir d'arsenaux auxiliaires à notre flotte; aux colonies, le Môle Saint-Nicolas de Saint-Domingue, le Fort-Royal de la Martinique, le Port-Louis de l'Ile de France constituaient des centres de ravitaillement et des bases d'opérations excellentes; l'état des approvisionnements passait pour satisfaisant; notre marine était superbe d'apparence et pourvue de toutes les ressources nécessaires pour agir.

Mais, bien plus que le manque de matériel, l'insuffisance du commandement avait été la cause de nos malheurs passés. Choiseul le savait : dès son arrivée au ministère, de nombreuses mises à la retraite, voire des poursuites judiciaires débarrassèrent la marine des non-valeurs, en même temps que l'on en renouvela les cadres par de grandes promotions et par l'introduction en masse d'hommes jeunes et ardents sur la bonne volonté desquels on put compter : officiers de port ou d'artillerie, capitaines de la Compagnie des Indes, officiers de l'armée de terre même.

L'état-major de l'armée navale reconstitué, Choiseul s'occupa de le soustraire aux causes de démoralisation dont il avait eu jusque-là à souffrir : la plus grave était l'inaction à laquelle les officiers étaient condamnés pendant la paix; annihilés, presque méprisés, ils n'avaient aucune occasion de se perfectionner dans leur art, ni même de se montrer dignes de leur situation : tel était l'effet d'un système grâce auquel nous avions « *un corps « d'administrateurs qui n'était pas destiné à l'action et qui prépa- « rait les moyens sans connaître les effets, un corps d'officiers mili-*

« *taires destinés à l'action et éloignés de la connaissance de tous* « *les moyens* ». Rien ne pouvait être allégué en faveur du maintien de cet état de choses suranné et désastreux. Choiseul était d'autant plus disposé à faire droit aux réclamations des officiers de marine qu'il était lui-même gentilhomme et militaire : le 25 mars 1765, une grande **ordonnance** réforma celle de 1689 et institua une organisation nouvelle. Désormais, les intendants n'étaient plus tout dans les ports : ils avaient en face d'eux des officiers généraux de la marine, **les commandants**, dont l'autorité devenait égale à la leur pour les armements, les mouvements et les embarquements; même pour les travaux, ils devaient compter avec les **conseils des constructions**, où les officiers militaires avaient la majorité; dans tous les **détails** du port, des capitaines et des lieutenants de vaisseau étaient associés aux commissaires et aux ingénieurs.

La situation des commissaires, devenus de simples **officiers d'administration de la marine**, fut considérablement amoindrie, tandis que, par contre, grandissait celle des constructeurs ou, comme on les appela désormais, des **ingénieurs** de la marine qui eurent, eux aussi, un uniforme, une hiérarchie, toute une organisation dont la base fut l'**École des constructions** de Paris. Mais si, par ces mesures, Choiseul donnait en partie satisfaction aux rancunes du corps de la marine, il n'entendait pas être indulgent à ceux de ses défauts que les guerres passées avaient mis en lumière. Son ordonnance détermina minutieusement les obligations des officiers; l'avancement, s'il ne fut pas entièrement soustrait à la faveur, fut assujetti à certaines conditions d'âge, d'embarquement, de commandement; l'organisation des **compagnies des gardes-marine** fut modifiée dans le dessein d'en faire de véritables écoles navales : leur effectif fut réduit, l'admission subordonnée à un examen, l'enseignement assujetti à des programmes uniformes, élaborés par le savant **Bezout**; on voulait aussi que les futurs officiers, casernés et disciplinés, séparés quand ils étaient embarqués de l'état-major, fussent habitués à la pratique de l'obéissance et de la subordination; mais comme ils continuaient à être recrutés parmi les gentilshommes et même,

en majorité, parmi les fils d'officiers du corps, les gardes n'en conservèrent pas moins cet esprit de morgue et d'exclusivisme qui était le vice essentiel de l'institution. A côté des gardes, il y eut désormais des **volontaires**, jeunes gens **de bonne famille**, nobles ou roturiers, qui recevaient la même instruction et faisaient le même service; destinés en principe à fournir des officiers à la marine de commerce, ils pouvaient aussi être employés comme lieutenants de frégates et capitaines de brûlots et, s'ils servaient bien, arrivaient à forcer les portes du Grand Corps.

La question des **équipages** était plus difficile à résoudre. En fait, il était évident que le système des classes, économique, commode, permettant une mobilisation rapide, serait toujours une charge pour nos populations maritimes et que notre marine de commerce, trop peu nombreuse, ne nous fournirait jamais les effectifs dont nous avions besoin. Choiseul put du moins améliorer le recrutement de la partie militaire des équipages, de la **garnison** : en 1762 il avait commencé par supprimer les compagnies franches et les canonniers de la marine, et par désigner vingt-trois régiments d'infanterie et trois brigades d'artillerie pour servir à la mer; l'expérience réussit mal et l'on fut ainsi conduit à une des créations les plus judicieuses du ministère : celle du **Corps Royal d'infanterie et d'artillerie de Marine** (1769), dont les 24 compagnies, concurremment avec les canonniers des classes, rétablis en 1768, fournissaient un personnel suffisamment amariné pour constituer, sous le commandement d'officiers de vaisseau, des éléments d'équipages toujours disponibles.

Pour que la flotte fût à tout moment en état d'agir, Choiseul aurait voulu la faire naviguer, l'exercer; en fait, on ne put guère y arriver, faute d'argent et de méthode, et ce fut seulement en 1772 qu'on parvint à constituer une **escade d'évolutions**, d'ailleurs pour très peu de temps et avec des effectifs insuffisants. La marine que Choiseul laissait à la France quand il quitta le ministère péchait donc encore par bien des détails; elle n'en représentait pas moins une force effective, plus redoutable que tout ce que nous avions eu depuis les temps de Colbert et de Seignelay.

Tout se réduisait, puisque nous étions prêts, puisque le

succès était certain, à faire éclater le conflit dans des conditions avantageuses. Choiseul aurait voulu que ce fût une lutte universelle de toutes les puissances maritimes contre les tyrans des mers; par tous les moyens il chercha à ameuter l'univers contre eux, allant jusqu'à **donner** des colonies françaises à la Suède, à en proposer à la Prusse, dans l'espoir que le jour où ces nations seraient des puissances coloniales elles seraient des ennemies de l'Angleterre.

Le véritable pivot de sa politique était en Espagne; il eût voulu que la prochaine guerre fût engagée par cette puissance, que la France n'y intervint que comme son alliée, comme la protectrice naturelle des faibles. C'était en grande partie ce qui l'avait amené à éviter la guerre, que tout un parti en Angleterre aurait voulue, lors de l'affaire de Corse (1768); mais, en 1770, une occasion meilleure se présenta : quand Bougainville avait évacué les **Malouines**, les Anglais y étaient restés et ils refusaient d'en partir malgré tous les droits des Espagnols; le ministre Grimaldi, ami de Choiseul, s'était laissé convaincre qu'il ne fallait pas céder; en décembre, la guerre apparaissait comme certaine; trente vaisseaux anglais croisaient dans la Méditerranée.

Mais en France beaucoup de gens, et le roi lui-même, considéraient cette politique comme une véritable folie : on lui reprochait de détourner la France de ses intérêts continentaux, de livrer aux Russes et aux Prussiens la Pologne, pour laquelle en effet Choiseul était décidé à ne pas faire la guerre. Une coalition de tous les ennemis du ministre s'ourdit autour du chancelier **Maupeou** et du contrôleur général **Terray**, et, le 24 décembre, Choiseul reçut l'ordre de se retirer dans ses terres : les projets de revanche étaient ajournés; ce fut ainsi du moins que le comprit la France qui, par la popularité dont elle entoura l'ancien ministre dans son exil, le récompensa de ce qu'il avait rêvé bien plus que de ce qu'il avait fait.

B) **Bourgeois de Boynes** (1771-1774). — Le triumvirat donna comme successeur à Praslin un ancien intendant de Besançon, dont le principal titre était d'être un ennemi des Choiseul.

Toute l'administration de **Bourgeois de Boynes** devait n'être qu'une réaction aveugle contre ce qu'avaient fait ses prédécesseurs. La plus grande réforme de ces ministres avait consisté à relever la situation des officiers d'épée dans les ports; de Boynes s'attacha à la diminuer : pour humilier l'arrogance de ces gentilshommes, il n'imagina rien de mieux que de transformer le corps d'infanterie et d'artillerie de la marine qu'avait créé Choiseul en un **Corps Royal de la Marine**, divisé en huit brigades ou régiments, dans lesquels tous les officiers de vaisseau durent prendre rang et que l'on assimila, autant que faire se pouvait, aux troupes de l'armée de terre : on alla jusqu'à faire quitter aux officiers leur cher uniforme rouge et bleu pour prendre l'habit blanc de l'infanterie.

Cette conception bizarre allait avoir une conséquence infiniment plus fâcheuse que le simple mécontentement des officiers : de Boynes décréta que les commandants des régiments et des compagnies prendraient charge des bâtiments, considérés comme de simples dépendances des troupes, et deviendraient responsables de leur entretien, auraient la direction des travaux qui s'y feraient. On enlevait aux officiers d'administration les plus importantes de leurs attributions, pour les donner à des hommes que rien ne préparait à ce rôle et auxquels on ne fournissait ni les ressources, ni l'autorité nécessaires pour le remplir : la conservation et l'armement des vaisseaux devenaient presque impossibles (1772)!

Peu après (1774), par une véritable manie d'uniformisation, le ministre imagina de réunir tous les services auxiliaires de la marine : commissaires, ingénieurs, officiers chargés des mouvements, en un corps des **officiers de port**, avec un même uniforme, une seule hiérarchie, un mélange incessant d'attributions. On espérait ainsi leur donner un esprit commun et un prestige suffisant pour les mettre en état à l'avenir de résister aux « *empiètements* » des officiers de vaisseau. Mais les commissaires apprécièrent fort peu le présent qu'on leur faisait et déclarèrent ce système inapplicable; tout le fruit qu'on en tira fut la légende, qui s'est perpétuée jusqu'à nos jours, que de Boynes avait voulu

livrer la marine aux administrateurs : on alla jusqu'à raconter que, s'ils y avaient consenti, il leur aurait confié des commandements à la mer.

De toutes les innovations de ce ministère, une seule aurait peut-être mérité de subsister : pour remplacer les gardes, supprimés en raison de leur attachement à l'ancien système, il décida la création de plusieurs **écoles de marine**, dont la première fut installée au **Havre** en 1772; on devait y entrer à la suite d'un concours, sans conditions de naissance; la durée des études était de quatre ans, entrecoupés par des croisières sur des corvettes armées spécialement à cet effet. Après avoir satisfait aux examens de sortie, les élèves, suivant leurs convenances et leur classement, entraient indifféremment dans le service de mer ou dans le service de port (administration, constructions, mouvements). Le temps a manqué à ces écoles pour prouver ce qu'elles auraient valu, puisqu'une seule fut organisée et ne fonctionna même pas trois ans. Il convient seulement de remarquer qu'elles n'auraient probablement pas eu les effets égalitaires que l'on en attendait : il ne se présenta guère pour l'école du Havre que des gentilshommes.

C) **Ministère de Sartines** (1774-1780). — Dès la mort de Louis XV, de Boynes fut renvoyé, comme tous ses collègues. La marine attendait beaucoup du nouveau roi, et son attente ne fut pas trompée. Seul peut-être parmi nos souverains, **Louis XVI** prit un intérêt direct aux choses de la mer, que son maître **Ozanne** lui avait fait connaître, au moins superficiellement. Son voyage à Cherbourg, en 1786, prit les proportions d'un événement national. Son premier choix, conseillé par **Maurepas** (l'ancien secrétaire d'État de la marine), fut heureux; après **Turgot** (qui fut titulaire du département pendant un mois), on donna comme successeur à de Boynes le lieutenant de police, **Gabriel de Sartines**. Le nouveau ministre était d'une incompétence absolue, mais il le savait; il arrivait au ministère avec la volonté arrêtée d'y servir la marine et le pays, et de ne rien décider que sur l'avis de gens capables; il sut d'ailleurs s'entourer d'hommes de valeur, au pre-

mier rang desquels il faut placer **Fleurieu**, qui fut *directeur des ports et arsenaux*. On peut seulement observer que ces collaborateurs, presque tous officiers de vaisseau, prirent vite sur lui une influence excessive ; il adopta leurs intérêts, leurs préjugés, leurs rancunes, et l'esprit du corps de la Marine domina toute son administration.

Jamais plus qu'alors son exclusivisme, sa tendance à constituer comme un état dans l'état ne purent se donner libre carrière : conduite de la guerre, recrutement, administration, travaux, il réclama tout, s'empara de tout, repoussant le concours des administrateurs, des officiers marchands, des chantiers privés, jusqu'au contrôle financier du gouvernement lui-même.

Bien entendu, il ne fut plus question d'écoles de marine, de brigades, de régiments ; toutes choses furent rétablies sur le pied de 1765. On alla plus loin et l'épée, sortant victorieuse de son duel séculaire avec la plume, obtint plus qu'elle n'avait jamais espéré : une ordonnance du 27 septembre 1775 **supprima le corps des officiers d'administration**, et licencia ceux qui le composaient. On conserva, il est vrai, quelques intendants, quelques commissaires, mais l'effectif du personnel administratif, jusque-là supérieur à celui des combattants, diminua de plus de moitié : il n'y eut plus que quatre cent cinquante-neuf agents de ce genre en 1776, contre huit cent quatre-vingt-sept officiers. Ils n'eurent plus aucune attribution à bord des bâtiments armés : toute la besogne administrative fut désormais confiée, sur chaque navire, à un officier **chargé du détail** et, pour les escadres ou les flottes, au **major général** ou à son adjoint.

A terre, on distingua une **administration des travaux** et une **administration des deniers et matières**. A la tête de la première on plaça un officier général, le **directeur de l'arsenal**, dépendant lui-même du **Commandant de la marine** ; sous lui, les trois directions, des **mouvements**, **des constructions**, de l'artillerie, furent données à des capitaines de vaisseau qu'assistèrent des lieutenants et des enseignes ; dans tous les services, les employés techniques, ingénieurs, etc..., étaient subordonnés aux militaires. Seule la direction des **deniers et matières** avec ses cinq détails (magasin général,

chantiers et ateliers, fonds et revues, armements et vivres, hôpitaux et chiourmes) resta sous l'autorité de l'intendant et de ses collaborateurs. Les administrateurs n'avaient plus qu'à payer et à approvisionner; non seulement la direction des travaux, mais même l'ordonnancement intérieur des dépenses et des consommations étaient entièrement remis aux officiers.

Cette organisation ne répondit pas à ce qu'on en attendait : il est possible que, comme le disait l'ordonnance du 27 septembre 1776, les officiers « eussent acquis, par la nouvelle forme donnée « à leur éducation, la théorie de l'architecture navale et les « connaissances nécessaires pour bien diriger les constructions, « le gréement et l'équipement des vaisseaux », il n'en était pas moins vrai qu'ils restaient très inférieurs en ces matières aux spécialistes placés sous leurs ordres, et que les quelques mois passés dans ces services ne suffisaient pas à les mettre au courant: de plus, si le système fonctionna vaille que vaille tant que dura la paix, les bons officiers se disputant à l'envi les directions et les détails lucratifs et intéressants des services des ports, quand éclata la guerre, tous voulurent être embarqués et il ne resta pour construire, réparer, armer les bâtiments que des officiers ne faisant que passer dans les directions au hasard de la liste d'embarquement, et s'acquittant fort mal d'un service qui n'était plus pour eux qu'une corvée.

Enfin, l'expérience montra le peu de goût et d'aptitude des militaires pour les besognes administratives : les **officiers de détail** des bâtiments abandonnèrent tout le service journalier à des secrétaires qui ne présentaient aucune garantie de connaissances et même d'honnêteté. « *Le moindre inconvénient de ce système*, déclarait plus tard Bergevin au Conseil des Cinq Cents, « *fut* « *l'impossibilité de justifier de l'emploi d'environ un milliard et* « *demi!* » On n'avait jamais dépensé autant pour la marine qu'on le fit pendant la guerre d'Amérique, et pourtant les escadres manquèrent souvent du nécessaire.

La guerre d'Amérique fut en effet la grande tâche et la gloire de Sartines : dès son arrivée au ministère il la vit imminente et la prépara résolument; quand elle éclata, il était prêt. Pendant

deux ans, il suffit à la besogne, sans défaillance, trouvant des chefs pour les escadres, les imposant parfois, faisant malgré tout face aux besoins indispensables, et permettant à son pays, malgré les graves mécomptes que donna l'organisation administrative, d'entretenir en permanence des flottes comme on n'en avait pas vu depuis Louis XIV : en 1760, nous eûmes 79 vaisseaux, 86 frégates, 171 navires inférieurs, 1.150 bâtiments de commerce armés pour le compte du roi.

Malheureusement, tout cela coûtait fort cher : tandis que le crédit normal était, en 1776, de 35 millions, dès 1777 Sartines en demandait 53; en 1778, le budget de la marine s'élevait à 101 millions; en 1779 à 156, en 1780 à 169! Les ministres des finances s'indignaient, refusaient l'argent : Sartines allait toujours, engageant les dépenses de son chef, sans en référer à ses collègues. En octobre 1780, Necker réussit à le prendre en flagrant délit de comptabilité irrégulière : il avait emprunté 20 millions sans l'autorisation du roi! Avec de pareils procédés, tout gouvernement serait devenu impossible. Louis XVI se résigna à redemander son portefeuille à Sartines, qui se retira en emportant avec lui les regrets de la marine et même la faveur du roi : « S'il avait manqué de nerf dans son administration, et « de cet esprit d'ordre nécessaire dans un grand département, « jamais aucun ministre n'avait fait autant de vaisseaux ni « approvisionné mieux les ports » (Malouet).

D) Il eut pour successeur le marquis (plus tard maréchal) de Castries, qui, pour prix de son élévation au ministère, dut sacrifier l'indépendance financière du département; mais ce ne fut pas un prétexte à des économies inopportunes : il eut jusqu'à 200 millions en 1782, et de 1783 à 1789, années de paix, on put dépenser 381 millions, plus de 60 millions par an! Il fallut bien convenir que la comptabilité de la marine pouvait être en ordre sans que sa puissance eut à en souffrir.

Castries commença par terminer brillamment la guerre d'Amérique : ce fut lui qui sut discerner le génie d'un Suffren et le maintenir, malgré tous, au commandement de la Mer des

Indes. La paix conclue, il ne se laissa pas gagner par un optimisme exagéré. Les mises en chantiers se poursuivirent avec une régularité mathématique, d'après un plan d'ensemble; les manufactures royales que l'on créa pour soustraire la marine à la tyrannie de l'industrie privée, **Ruelle**, **Indret**, **Tulle**, **La Chaussade**, etc..., emplirent nos arsenaux de canons, d'armes, d'ancres, de ferrements divers; **des escadres d'évolutions** annuelles permirent aux commandants et aux amiraux de conserver l'habitude de manier les bâtiments et les flottes. La campagne de 1779 ayant montré les difficultés que rencontre une flotte pour opérer dans la Manche sans port de refuge, on s'occupa d'en créer un. **Dunkerque** se releva, mais surtout comme une grande place de commerce; Borda fit rejeter Saint-Malo; à **Cherbourg**, qu'il désigna, l'ingénieur **de Cessart** entreprit de former une rade artificielle en édifiant une digue isolée en pleine mer; les dix-huit caisses tronconiques bourrées de pierres qu'il y coula à cet effet ne tardèrent pas, il est vrai, à être détruites par les tempêtes, mais les travaux furent continués à **blocs perdus**, conformément aux idées de **M. de la Bretonnière** et, dès la fin du siècle, Cherbourg allait être en état de rendre des services.

De Castries utilisa encore les leçons de la guerre d'Amérique pour réformer ce qu'avait de trop systématique l'organisation créée par Sartines. Dès 1784, il retira leurs attributions administratives aux officiers à la mer et confia la comptabilité des vaisseaux à des **intendants**, des **commissaires** et des **écrivains** embarqués. Dans les ports, malgré les résistances, il remit la direction des constructions aux **ingénieurs**, qui reçurent des grades les assimilant aux officiers de vaisseau, celle de l'artillerie à des officiers de l'**artillerie des colonies**, celle des mouvements à **des officiers de port**.

Le corps combattant, lui-même, fut entièrement réorganisé : beaucoup de grades furent supprimés; il n'y eut plus qu'une seule hiérarchie comprenant des **vice-amiraux**, des **lieutenants généraux**, des **chefs d'escadre**, des **chefs de division**, des **capitaines de vaisseau**, des **majors de vaisseau**, des lieutenants de vaisseau, des **sous-lieutenants de vaisseau**.

Les compagnies des gardes de la marine, ce foyer de l'esprit du corps, furent licenciées : on les remplaça par des **collèges**, copiés sur les collèges militaires du comte de Saint-Germain, établis à **Vannes** et à **Alais**. Pour y entrer, il fallait être gentilhomme, âgé de onze à treize ans, et avoir reçu une instruction élémentaire : c'étaient en somme des maisons de boursiers; à quinze ans, les jeunes nobles, anciens élèves des collèges ou non, pouvaient, après concours, devenir **élèves de 3e classe**; ils étaient alors embarqués sur des corvettes armées, et subordonnés aux officiers mariniers qui les mettaient au courant de la manœuvre, du pilotage et du canonnage. Ils passaient ensuite, comme élèves de 2e classe, dans les **Écoles** créées pour eux dans les ports où ils recevaient une instruction scientifique et technique étendue; un troisième examen leur valait enfin le grade d'élève de 1re classe; embarqués sur les navires armés, ils n'y faisaient plus un service de pure parade comme les gardes de jadis, mais étaient associés en sous-ordre aux détails du bord, faisaient le quart en second, commandaient les embarcations, etc... Après deux ans et demi d'embarquement **effectif**, un dernier examen leur permettait de devenir **lieutenants de vaisseau**.

A côté d'eux subsistaient les **volontaires** qui, leurs études terminées, recevaient un brevet de **sous-lieutenant de vaisseau** et étaient aptes à commander les navires de commerce; un certain nombre d'entre eux étaient **entretenus** et pouvaient aspirer à tous les grades. Enfin quelques maîtres recevaient le titre de sous-lieutenant de vaisseau, sans examen, mais continuaient à faire les fonctions de leur spécialité.

Avec plus d'audace encore, Castries entreprit de réformer le système de recrutement des équipages et de donner aux classes une organisation à la fois plus juste et plus pratique. Par une ordonnance de 1787, il décida que les classes ne seraient plus appelées alternativement, mais que tous les hommes classés seraient portés sur deux listes, comprenant, l'une les célibataires, l'autre les gens mariés, et qu'on **lèverait** chaque année un certain nombre de marins, suivant les besoins, en commençant par ceux qui auraient le moins servi, sans qu'il fût jamais interdit

de s'embarquer au commerce. De plus, toute faculté était laissée aux gens de mer de se **déclasser** moyennant une déclaration faite un an à l'avance. La Caisse des Invalides devait désormais servir régulièrement ses pensions, trop souvent remplacées jusque-là par des gratifications une fois payées; enfin, une nouvelle caisse, la **Caisse des matelots** était créée pour venir en aide aux veuves, aux orphelins, aux infirmes. Cette réforme n'avait qu'un inconvénient : elle remplaçait le brutal hasard qui faisait souvent supporter plusieurs fois de suite à la même classe la rigueur des appels de guerre, par l'arbitraire des administrateurs; et ce mal était encore aggravé par une idée fâcheuse du ministre qui superposa aux commissaires et aux commis des classes toute une hiérarchie de nouveaux fonctionnaires, **inspecteurs et chefs des classes**, pris parmi les officiers de vaisseau; la complication qui en résulta fut extrême, l'armement français fut plus gêné encore que par le passé, et les rigueurs du régime militaire auquel on soumettait les gens de mer découragèrent plus que jamais les Français d'embrasser les carrières maritimes : malgré la prospérité de notre commerce à cette époque, le nombre de nos marins, et par suite les ressources du recrutement, restèrent stationnaires, et par conséquent inférieures à nos besoins. L'effectif des gens de mer immatriculés en 1782 (79.798) était à peine supérieur à celui de 1683 (77.852).

Pour suppléer à cette insuffisance de notre recrutement maritime, Castries imagina de compléter les équipages avec des hommes de l'intérieur, attirés par une prime comme les soldats de l'armée, maintenus au service d'une façon permanente et formés au métier de la mer par un entraînement régulier. Des 103 compagnies d'infanterie et d'artillerie de marine, jusque-là simples soldats embarqués, il fit les 81 compagnies du **Corps Royal des canonniers matelots**, commandées par des sous-lieutenants de vaisseau, dont chacune forma le noyau autour duquel, lors de l'armement, venait se grouper l'équipage d'un vaisseau de ligne. Pour exciter le zèle de ces hommes et aussi des marins des classes, il multiplia les encouragements, gratifications, hautes-payes, etc..., s'efforça même de leur assurer un avenir en augmentant

les cadres de la maistrance entretenue et en en relevant la situation : en 1789, notre marine disposait d'un personnel bien entraîné, marin et militaire.

Aucune mesure ne devait valoir aux yeux de de Castries, celle qui consisterait à soustraire la marine aux inconvénients des désorganisations et des réorganisations successives, si nombreuses depuis 1760. Aussi le grand objet de son ministère fut-il d'aboutir à la systématisation de toutes les réformes en un grand ensemble qui fût comme la loi fondamentale de la marine, à laquelle on ne pût plus toucher que pour des modifications nécessitées par les circonstances : ce fut le **Code Castries**, promulgué le 1er janvier 1786, — ensemble de douze ordonnances et de onze règlements qui réglait, d'une manière que l'on voulait définitive, toutes les parties du service depuis la constitution des escadres et les fonctions des officiers jusqu'à la formation des rôles d'équipages et aux précautions à prendre pour assurer la santé des hommes.

Ce fut la dernière œuvre de Castries : ses amis Necker et Vergennes n'étant plus là pour le protéger, une cabale s'ourdit contre lui autour de la reine et de Calonne, et il fut remplacé par le **marquis de la Luzerne**. Celui-ci n'eut le temps de marquer son passage au ministère que par quelques stériles promesses d'économies. En fait, Castries fut le dernier ministre de la marine qu'ait eu la monarchie et l'on peut juger de la grandeur de son œuvre en constatant qu'au 1er janvier 1789, la marine française comptait 71 vaisseaux à flot, 12 en achèvement ou en construction, 74 frégates, 212 bâtiments inférieurs ; l'on était bien près d'avoir réalisé le programme de 1786 : 81 vaisseaux, 81 frégates, 121 navires inférieurs. Telle avait été l'œuvre de Choiseul et de ses successeurs.

II. La marine du XVIIIe siècle.

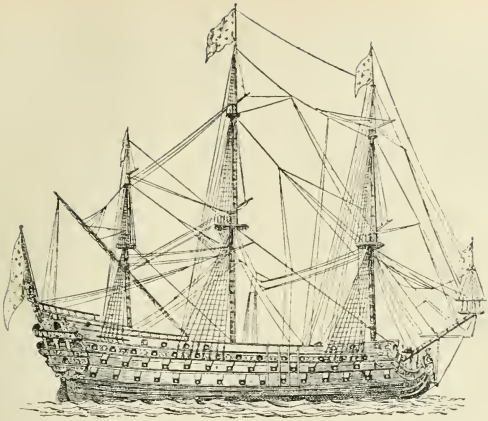
Apogée de la marine à voiles. — A tous égards cette période mérite de retenir notre attention : elle nous présente l'image presque unique d'un système naval parvenu à son développement

complet, ayant reçu tous les perfectionnements dont il était susceptible, ne pouvant plus se transformer que par une révolution portant sur les principes mêmes de l'art.

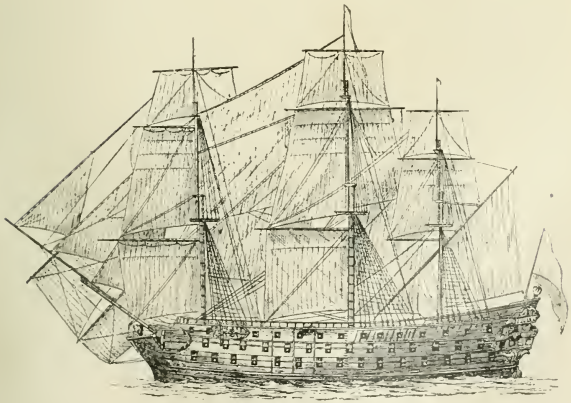
Nous sommes en effet arrivés au moment où la marine à voiles a atteint son maximum de puissance utile. Grâce aux progrès des sciences, le rêve éternel des ingénieurs, de construire par formules mathématiques des bâtiments parfaits, semble alors près de se réaliser : **Bernouilli**, **Euler**, **Borda** se sont attachés à déterminer par des études spéculatives et des recherches expérimentales les lois de la résistance des fluides aux objets en mouvement et les conditions d'équilibre des corps flottants. Des résultats qu'ils ont formulés, on prétend déduire le tracé de lignes d'eau rationnelles pour des carènes que l'on construira sur des gabarits obtenus à l'aide des procédés de la géométrie descriptive, que **Monge** développe alors d'une façon toute nouvelle, et, la collaboration constante des ingénieurs et des officiers empêchant les architectes navals de perdre de vue les nécessités pratiques, on arrive à concevoir des types simples, relativement parfaits, que l'on peut reproduire à un grand nombre d'exemplaires, et qui donnent aux flottes de guerre une homogénéité, une uniformité qu'elles n'avaient jamais eues.

Les livres du Suédois **Chapman** (1768), et surtout de l'Espagnol **Georges Juan** (1771), furent comme les manifestes de ces tendances, dont le plus brillant représentant fut certainement le Français **Sané** (1740-1817), que Borda fit désigner comme vainqueur dans le concours institué par Castries pour la détermination des types officiels de nos escadres : les vaisseaux construits sur ses plans, de 118, de 80 et de 74 canons, continuèrent pendant trois quarts de siècle à former le fond de notre flotte; son chef-d'œuvre, les *États de Bourgogne*, de 118 canons, lancé en 1782, devenu plus tard la *Côte d'Or*, la *Montagne*, le *Peuple*, l'*Océan*, portait encore un pavillon amiral en 1848, et faisait toujours l'admiration de tous les marins par ses qualités à la voile.

Le **vaisseau de ligne** restait en effet le bâtiment de guerre par excellence; il procédait directement de celui du XVII^e siècle et n'en différait que par quelques détails. La riche décoration du



Vaisseau de ligne du temps de Louis XIV : le *Soleil Royal*.



Vaisseau de ligne de la Guerre d'Amérique : le *Royal Louis*.
(D'après l'amiral Pâris : Album du Musée de Marine.)

temps de Louis XIV était proscrite, même les figures de proue, si chères aux artistes : le navire, peint de couleurs sévères, avait pris un aspect plus sérieux et plus guerrier; mais les marins et les ingénieurs se plaignaient encore de bien des défectuosités imposées par la tradition : l'avant continuait à être très bas sur l'eau, sous prétexte de permettre le tir en pointe, auquel pourtant on n'avait jamais recours ; le pont supérieur était encore trop souvent coupé pour loger les embarcations, d'ailleurs peu nombreuses, lourdes et difficiles à mettre à la mer. La sécurité à bord restait très incertaine.

La plus grande innovation du XVIII^e siècle fut l'application en grand du **doublage en cuivre**, qui préservait les carènes de la salissure et conservait aux bâtiments leur vitesse; on se refusa longtemps en France à cette nouveauté; mais l'exemple des avantages qu'en avaient tirés les Anglais finit par l'emporter, et, quand éclata la Révolution, toute notre flotte était doublée en cuivre.

Les études de **Bouguer** sur l'action du vent sur les voiles, de **Duhamel du Monceau** sur les cordages avaient conduit à d'utiles modifications dans la voilure et le gréement. On s'efforça de réduire le fardage qui surchargeait jadis les navires; le perroquet de beaupré, la civadière, toujours emportés à la moindre bourrasque, furent remplacés, dès la guerre de Sept Ans, par les **focs**, beaucoup plus efficaces pour faire arriver le bâtiment; la voile d'artimon perdit sa partie antérieure qui ne servait qu'à contrarier son action sur les mouvements d'oloffée, (mais ce ne fut qu'au XIX^e siècle qu'elle fut définitivement remplacée par la **brigantine** moderne avec sa corne et son gui). Les évolutions devenaient ainsi plus faciles, d'autant plus qu'à l'antique gouvernail à levier avait succédé d'une façon à peu près générale le **gouvernail à drosses**, commandé par une **roue**, docile à la main du timonier. La voilure étant plus rationnellement disposée, on détermina par principes l'emploi qu'il convenait d'en faire : il y eut désormais une science de la manœuvre et les mouvements y gagnèrent en précision et en rapidité, les traversées en sécurité et en vitesse.

A côté des vaisseaux de combat, que l'on répugnait de plus en

plus à séparer du corps de bataille, il fallait un nombre toujours croissant de bâtiments légers. Leur construction, jusque-là un peu dédaignée, abandonnée aux chantiers privés, commença à intéresser les ingénieurs. La **frégate** fut le type idéal du croiseur : capable de tenir la mer pendant des mois par tous les temps, plus fine que le vaisseau, moins élevée sur l'eau, plus chargée de voiles, elle marchait mieux, surtout au plus près; elle n'avait qu'une batterie couverte et des canons sur les gaillards, mais, comme elle avait souvent à combattre, on lui donnait une artillerie sérieuse, du 18 ou du 12. Les autres navires n'étaient guère que des avisos ; les **corvettes** conservaient la voilure ordinaire des trois-mâts, mais d'autres types de gréement commençaient à se montrer : **brigs**, **lougres**, côtres, goélettes ou **schooners**. Tous ces navires, rapides, évoluant bien, d'une manœuvre simple, convenaient admirablement aux missions qui leur étaient dévolues : éclairage, transport des dépêches, surveillance des côtes, course, etc..

Quant au vaisseau de ligne, son arme principale, sa véritable raison d'être était toujours son **artillerie**. La puissance s'en était singulièrement accrue au cours du siècle : c'était elle qui avait successivement fait reléguer hors de la ligne les vaisseaux à deux ponts de 30, de 40 et de 50 canons; on parlait même, vers 1800, de déclasser les vaisseaux de 64, qui n'avaient à opposer qu'une bordée de 460 livres aux 768 livres de fer des 74, aux 1.072 des 80, aux 1.310 des 118. La manœuvre et les méthodes de tir restaient rudimentaires; la pièce, montée sur quatre roues, était ramenée en batterie après chaque coup, à grand renfort de bras et de palans; on visait au **ras du métal** et de *bons esprits* condamnaient l'emploi de la hausse comme trop délicat pour la mer. Les Français tiraient en général *à démâter*, pour que le bâtiment ennemi, son gréement haché, et incapable de manœuvrer, pût être ensuite réduit par d'autres moyens que le canon; plus pratiques, les Anglais tiraient *en plein bois*, cherchant surtout à exterminer le personnel.

L'efficacité du système anglais fut singulièrement accrue, vers 1780, par l'apparition de la **caronade**; c'était une bouche à feu en

fer, de très gros calibre, courte (3 à 8 calibres), sans tourillons, à brague fixe, ne reculant pas, recevant la mise de feu par une platine de fusil au lieu de l'antique boute-feu de mèche; elle n'avait aucune portée, aucune justesse, était très dangereuse pour les hommes qui la servaient et le bâtiment qui la portait (risques d'explosion, d'incendie, de dislocation du bordage); mais elle tirait trois fois plus vite qu'un canon, lançait une quantité de **mitraille** extraordinaire, pesait peu et n'encombrait pas; à courte distance, ses effets étaient effrayants; les Anglais en chargèrent aussitôt le pont et les gaillards de leurs bâtiments; en France, malgré les efforts de Suffren, on n'accepta ces armes nouvelles qu'avec une extrême répugnance; on craignait de se trouver désarmé aux longues portées (alors que l'expérience montrait que le feu efficace ne commençait jamais avant 600 mètres), et ce ne fut qu'à titre d'essai qu'en 1783 on consentit à embarquer des caronades; nous eûmes beaucoup à souffrir de cette horreur des nouveautés pendant les guerres de la Révolution.

La stratégie et la tactique. — La fin théorique du combat était toujours l'abordage; mais dans la pratique, son emploi, aussi bien que celui des brûlots, était devenu de plus en plus rare, au moins dans la guerre d'escadres. La bataille navale se réduisait à une canonnade et cette canonnade n'était en général ni meurtrière, ni efficace, les épais bordages des bâtiments d'alors constituant une protection très suffisante contre les boulets : **Bigot de Morogues** déclarait qu' « *il n'y a pas d'affaires décisives à la mer* ».

La « tactique », dont nous avons vu les commencements au XVIIe siècle, était arrivée maintenant à sa perfection; les lignes de bataille étaient d'une homogénéité, d'une rigidité absolues : les ordonnances défendaient aux capitaines de sortir de la ligne, même pour secourir un camarade désemparé; les amiraux en sous-ordre n'osaient plus tenter le moindre mouvement sans une autorisation expresse, et toute la ligne manœuvrait d'une seule pièce aux ordres du commandant en chef.

Quant à celui-ci, sa tâche était avant tout de ne pas se laisser prendre sur un point quelconque en flagrant délit d'infériorité,

de parer toutes les manœuvres, tous les mouvements qui auraient pu permettre à l'adversaire d'obtenir un résultat quelconque : le combat aux mêmes amures, qui accusait les points faibles de la ligne, était en général évité ; on lui préférait de sempiternels défilés à contre-bords donnant pour adversaire à toute la flotte toute la flotte ennemie ; aux rares manœuvres offensives que l'on permettait encore, mais seulement pour utiliser une supériorité accidentelle, répondaient des parades invariables, cataloguées, infaillibles; la tactique navale était devenue, suivant les propres expressions d'un manuel officiel « *l'art de ranger les vaisseaux* et de les « instruire des évolutions ou passages d'un ordre à un autre ». — « Si tous les capitaines sont bons manœuvriers, disait d'Estaing, « on pourra deviner ce qu'ils vont faire... : la route de chaque « navire est connue, *le ballet est dessiné*, et s'il n'arrive point de « saute de vent, ou quelque autre événement nautique, la chose « ira probablement bien. »

On alla plus loin encore et la tactique tomba à n'être plus que la *science des signaux :* cette science d'ailleurs, transformée par l'introduction de l'interprétation numérique des pavillons (par **Howe, Kempenfeldt** et **Popham** en Angleterre, par du **Pavillon** en France), atteignit alors un extrême degré de précision. Mais la bataille elle-même, réduite à une sorte de partie de dames où tout le souci des amiraux était de ne pas manquer aux règles de l'art, finit par perdre tout intérêt, toute signification. « *Savez-vous ce qu'est « un combat naval?* » disait Maurepas ; « je vais vous le dire : « *on manœuvre, on se rencontre, on se tire des coups de canon, « puis chacune des deux armées se retire...* et la mer n'en reste « pas moins salée. » De toute la guerre d'Amérique, si l'on excepte la journée des Saintes, il n'y eut pas une bataille où un navire se soit vu pressé assez vivement pour être forcé de se rendre.

On en vint tout naturellement à *mépriser les batailles*, ces jeux puérils qui n'aboutissaient à rien, et la marine française se fit gloire de leur préférer des exploits *plus utiles*, opérations de transport, débarquements, prises de possession, dont du moins les conséquences étaient réelles et visibles : façon de penser d'ail-

leurs bien conforme au génie d'un siècle où les généraux de terre ne songeaient qu'à la guerre de positions, où un Maurice de Saxe, qui « n'aimait pas les batailles », disait qu' « un habile général « pouvait faire la guerre toute sa vie sans s'y voir obligé », où les Prussiens, ces maîtres que tous écoutaient, professaient que *triompher sans combattre était l'art suprême*. Aussi bien les Français n'étaient-ils pas les seuls à penser ainsi : si les amiraux anglais cherchèrent parfois la bataille et semblèrent la préférer aux objectifs d'ordre politique et géographique, ils le firent par instinct, par tradition, non par l'application d'un système raisonné. Même quand un génie comme Suffren eut donné l'exemple d'une conception plus réaliste de la guerre, et se fut délibérément proposé comme objet l'anéantissement de l'ennemi, il ne fut suivi par personne, et jusqu'à la fin du siècle, la seule manière raisonnable de faire la guerre sur mer fut, aux yeux de tous les théoriciens de toutes les nations, celle que tous pratiquaient depuis un siècle et qui venait de faire avorter si tristement le magnifique effort accompli par les Français lors de la guerre d'Amérique.

La marine française à la fin du XVIIIe siècle. — Car c'est bien à ces doctrines funestes qu'est dû le peu de résultats de cette lutte dont nous aurions voulu faire la revanche de la guerre de Sept ans.

Jamais en effet notre marine n'avait été en meilleur état : nos vaisseaux étaient les plus marins qu'il y eût au monde; notre système de recrutement, malgré ses incontestables défauts, nous permettait de mettre en mer, avec une rapidité qu'aucune marine ne pouvait égaler, des équipages exercés, réglementairement plus nombreux que ceux de nos rivaux et par cela même capables de mieux naviguer et de faire un feu plus nourri.

Quant aux officiers, ils n'avaient jamais été meilleurs : le sentiment de l'honneur militaire, déjà si développé jadis, s'était encore transformé, amélioré, en s'appliquant aux obligations spéciales du métier de la mer. Dès 1784, un capitaine qui, en cas de naufrage, n'eût pas quitté son bord le dernier, aurait été

perdu de réputation; au lieu de se confiner dans leur rôle de représentation et de commandement militaire, comme leur incompétence les y condamnait encore au temps de Colbert, les officiers intervenaient maintenant dans tous les détails du service; mis à la tête des **escouades** entre lesquelles se partageait l'équipage, ils étaient tenus de s'occuper du bien-être, de la santé, de l'instruction des hommes; pendant leur quart, ils commandaient eux-mêmes la manœuvre, le maître ne faisant que répéter les commandements; tous faisaient le point tous les jours et échappaient ainsi à l'humiliante situation dans laquelle ils se trouvaient autrefois en présence de la science des pilotes; rien ne se faisait sans eux : l'état-major était devenu l'âme même du navire.

Ils formaient un corps extrêmement instruit et en tiraient un singulier orgueil; la pratique des sciences, des mathématiques surtout, avait commencé à se répandre parmi eux pendant les trop longs loisirs que leur ménageait la rareté des armements sous Louis XV. Quand les écoles organisées par Choiseul et ses successeurs leur eurent imposé à tous une formation mathématique comme personne alors n'en recevait en France, elle devint une passion, qui tint parfois dans leur vie plus de place que la mer elle-même. Une réunion de savants et d'officiers, qui s'était formée autour de Bigot de Morogues vers 1740, et qui devint en 1752 l'**Académie royale de Marine**, fut le foyer de ce mouvement; elle compta parmi ses membres **Goimpy**, **Mannevillette**, **Fleurieu**, **Pingré**, **Verdun de la Crenne**, d'autres encore, et le plus grand de tous, celui qu'on peut considérer comme le type de l'officier savant, **Borda**; jusqu'à sa suppression en 1793, elle entretint dans la marine une féconde activité intellectuelle et le mérite de beaucoup d'utiles innovations doit lui être attribué.

On peut lui reprocher, il est vrai, d'avoir développé outre mesure parmi les officiers le goût des sciences abstraites, des mathématiques pures, et d'avoir contribué à les détourner de leur métier pour en faire des savants de cabinet. Dès cette époque en effet, cette tendance alarma beaucoup de bons esprits : Lamothe-Piquet, Duchaffault se signalèrent parmi ces ennemis

de la science livresque : « la science de M. Bezout », écrivait ce dernier, « n'est d'aucune utilité dans un combat et *les succès à la « guerre ne sont jamais dus qu'aux vertus militaires et aux ta- « lents de l'expérience*, surtout dans la marine », et l'on peut en effet observer que, tandis que plusieurs des officiers les plus distingués par leur valeur scientifique, comme Bougainville et Borda, furent généralement malheureux dans les actions de guerre où ils commandèrent, le seul homme de mer de premier ordre qui se soit alors révélé chez nous, Suffren, était un marin du port de Toulon, et, par là même, avait échappé à l'influence excessive du cénacle qu'était l'Académie.

Ce n'était pourtant pas cet amour immodéré des mathématiques qui était le vice essentiel de la marine, celui qui allait compromettre son existence, qui aurait dû inquiéter ses amis, les partisans du relèvement maritime de la France. Le danger était ailleurs, dans cet esprit de corps, exclusif et jaloux, que nous avons signalé tant de fois; presque tous gentilshommes, tous anciens gardes de la marine, liés par la communauté des devoirs, des sentiments, de la vie entière, les officiers se considéraient comme formant un corps fermé, ayant ses droits, ses usages, presque ses lois, sur quoi il ne faisait pas bon porter la main. « *Quand un ministre nous donne un ordre qui ne nous convient « pas* », déclaraient certains d'entre eux, « *nous le renvoyons et « nous ne le suivons pas.* » Contre tous ceux qui n'acceptaient pas ces règles, contre les officiers ne sortant pas des gardes, **bleus**, c'est-à-dire auxiliaires élevés à l'entretien en raison de leurs services, **intrus**, c'est-à-dire officiers de l'armée de terre introduits dans la marine par la volonté du roi (comme d'Estaing, Borda, Bougainville), voire contre les officiers du corps qui refusaient d'en adopter aveuglément les traditions et les préjugés, l'hostilité était constante et d'une violence que l'on a peine à imaginer. Le **duc de Chartres**, un prince du sang, gendre de l'amiral de France, coupable d'avoir eu un avancement trop rapide, fut tellement accablé de calomnies qu'il dut abandonner le service de mer; Suffren lui-même, pourtant sorti des gardes, mais à qui aucune raison de camaraderie ne pouvait

faire oublier le bien du service, et à qui l'on reprochait d'autre part d'avoir passé sur le dos de ses anciens, vit à tous moments, pendant la campagne de l'Inde, ses capitaines contrarier ses intentions, et la marine entière adopter leurs rancunes.

Le public était instruit de ces discussions; il se répétait que les victimes l'étaient uniquement de leur peu de naissance ou de leur trop de mérite, et s'indignait de ce qu'on lui racontait sur l'indiscipline de la marine, sur l'inconvenante familiarité des chefs et des subalternes, sur l'audace avec laquelle, à chaque instant, on désobéissait aux ordres du roi et on négligeait les intérêts de l'État. Cette antipathie se transformait en une véritable haine dans l'âme de ceux qui avaient eu directement à souffrir de l'arrogance des officiers de vaisseau : officiers bleus, officiers du commerce, employés civils, tous étaient d'accord pour exécrer le **Grand Corps**, tous étaient prêts à tout pour mettre un terme à une odieuse tyrannie; — et ils avaient derrière eux tout ce qui, de près ou de loin, touchait à la marine : populations des ports de guerre, ouvriers des arsenaux, marins des équipages surtout. Seule la crainte maintenait ces gens dans l'obéissance : ils allaient être une proie assurée pour tous les prêcheurs d'indiscipline.

Il y avait là un péril manifeste; un homme comme Castries n'avait pu manquer de le voir, de faire l'impossible pour le conjurer : mais les préjugés de la marine ne le permirent pas : l'institution des **capitaines d'équipages**, qui aurait assuré aux bons serviteurs l'épaulette comme une suprême récompense, ne put même pas fonctionner, en présence d'une véritable révolte des officiers, soutenue par Lamothe-Piquet; celle des **sous-lieutenants de vaisseau**, par laquelle on voulait ménager la fusion des cadres bleu et rouge, manqua tout à fait son objet : mal accueillis, bafoués, condamnés à un service ingrat et méprisé, les sous-lieutenants conservèrent toutes leurs rancunes contre leurs nouveaux camarades et furent les premiers à s'élever contre eux quand éclata la Révolution.

C'est là qu'était le mal : une série de ministres patriotes avaient pu, de Choiseul à Castries, faire comprendre au pays qu'il lui

fallait une marine, construire une flotte, organiser un personnel nombreux, instruit, entraîné, ils n'avaient pu faire disparaître le fossé qui, pour ainsi dire, isolait la marine du pays, supprimer les différences qui empêchaient les marins de penser, de sentir, de vivre avec le reste des Français; et de cet isolement obstiné naquirent, dès les premières années de la révolution, une incompréhension réciproque, une hostilité, des désordres qui exaspérèrent le pays tout entier contre le corps de la marine, et qui l'amenèrent à désorganiser, à détruire lui-même ce merveilleux instrument de combat, sans rien avoir à mettre à la place : si l'œuvre de revanche, si brillamment commencée en 1778-1783, fut aussi brusquement interrompue, ce fut sans doute parce que la nation, insuffisamment tirée de sa torpeur séculaire par une agitation de quelques années, perdit de vue l'importance de ses intérêts maritimes, ce fut peut-être même parce que l'effort qu'on lui demandait dépassait ses ressources présentes et ne s'accompagnait pas de la reconstruction générale des forces de l'État qui était nécessaire, mais ce fut aussi parce que la marine, entêtée dans son esprit particulariste, préféra la défense de ses privilèges à sa mission véritable et se trouva hors d'état de répondre à l'appel de la France quand celle-ci eut besoin d'elle.

Bien avant, le mal était visible : « *Je ne sais ce que c'est* », écrivait de Brest l'empereur Joseph II, « *mais la marine française ne m'inspire pas confiance!* » On aurait donc pu corriger ce qui apparaissait aux observateurs, et les merveilleux résultats que, malgré tout, on obtint dans la guerre d'Amérique, permettent d'imaginer à quel incomparable degré de puissance on aurait ainsi élevé la France.

CHAPITRE VI

LA GUERRE D'AMÉRIQUE.

A) Préliminaires de la lutte.

Louis XVI, Vergennes et la France. — Par deux fois, la volonté de Louis XV avait ajourné le conflit entre la France et l'Angleterre : Louis XVI ne devait pas avoir la même prudence, et dès son avènement, en 1774, il appelait au pouvoir un ministre **patriote**, le comte de Vergennes.

Pour ce diplomate qui se réclamait de la tradition de Henri IV et de Richelieu, la vraie politique française devait toujours être la vieille politique **d'équilibre**, de justice et de protection des faibles; seulement l'ennemi dont « l'insolente suprématie » était un danger pour l'indépendance des autres États n'était plus l'Espagne ou l'Autriche, mais l'Angleterre : tous nos efforts devaient tendre à préparer contre elle une lutte inévitable. La plupart des Français, d'ailleurs, pensaient de même : l'Angleterre, enseignait **Fabvier**, qui fut le professeur de politique étrangère de tous les hommes de cette époque, est le seul obstacle qui gêne l'expansion de la France, dans le monde entier; pour la réduire à néant, il faut la bloquer dans son île, lui interdire les diversions continentales, dût-on livrer pour cela l'Allemagne au roi de Prusse.

La crise anglo-américaine. — Dans de telles dispositions du roi, du ministère, de l'opinion, la guerre ne pouvait tarder à éclater. Les circonstances allaient d'ailleurs être les plus favo-

rables qu'aient jamais rencontrées les ennemis de l'Angleterre : la paix du continent semblait assurée, les forces des diverses puissances s'équilibrant au point qu'aucune ne pouvait désirer un conflit; la France n'avait rien à craindre du côté de ses frontières et, pour la seule fois de son histoire, pouvait consacrer toutes ses ressources aux opérations navales; l'Angleterre au contraire, isolée, non préparée, affaiblie par une crise qui l'atteignait dans les fondements mêmes de sa grandeur, allait être obligée de diviser ses efforts entre une guerre continentale et une guerre maritime : la situation qui avait toujours fait la faiblesse de la France était maintenant la sienne.

C'était l'effet de la **Révolution d'Amérique**, qui venait de déchaîner sur l'empire anglais le plus grand risque de dislocation qu'il ait jamais couru : deux millions et demi de colons installés sur la côte orientale du continent américain y constituaient depuis longtemps une nation véritable qui venait de manifester glorieusement son existence et sa vitalité; l'Angleterre leur avait dû une partie de ses succès pendant la guerre de Sept Ans, et c'est alors, au cours de cette lutte pour se débarrasser d'un voisinage exécré, qu'avait commencé à se constituer *contre* nous, avec l'aide du gouvernement britannique, la notion d'une unité, d'une **patrie** américaine.

Mais le péril français n'existait plus : si une lutte apparaissait maintenant comme nécessaire aux colons américains, ce ne pouvait plus être contre des voisins gênants, mais contre des maîtres oppresseurs. Les principes de colonisation des Anglais, en effet, ne différaient pas de ceux des autres nations et les **lois de navigation**, œuvre du gouvernement et du parlement de Londres, ayant pour objet unique de servir les intérêts du commerce national, tenaient aussi peu de compte des aspirations des colonies que l'**exclusif** des Français ou des Espagnols. Par elles, c'était la volonté de la métropole, une volonté **étrangère** qui s'imposait aux Américains et, plus encore que les dommages qui en résultaient, le fait même de cette sujétion devait être odieux à ces hommes imbus de la tradition britannique du **self government**. Longtemps les nécessités de la lutte contre les Français imposèrent le silence;

une sourde rancune grandissait cependant contre ces maîtres lointains qui gouvernaient le pays sans le consulter et, quand le traité de Paris vint délivrer les colonies du cauchemar de l'invasion française, il fut certain pour tous les esprits clairvoyants que la crise finale était proche.

Avec une insigne maladresse, les cabinets qui se succédèrent au pouvoir après la chute de Pitt en précipitèrent l'explosion. Pour alléger les charges qui pesaient sur la nation, pour liquider la situation financière créée par la Guerre de Sept Ans, ils eurent l'idée d'en faire supporter une part aux Américains et firent voter par le Parlement, en 1766 et 1768, l'établissement d'un **impôt du Timbre**, puis d'un certain nombre de droits de consommation, applicables aux colonies.

Les Américains ne contestaient pas qu'il fût juste, la guerre ayant été conduite en partie à leur profit, de leur en faire supporter une partie des frais ; mais, forts du privilège imprescriptible du citoyen anglais, de ne pouvoir être taxé sans son consentement, et n'étant pas représentés à la Chambre des Communes, ils refusèrent de payer aucune taxe autre que celles que voteraient leurs législatures particulières ; la résistance s'organisa, une ligne de **non-importation** réduisit dans d'énormes proportions la consommation des denrées métropolitaines et le ministère de lord **North** se vit bientôt obligé à des concessions : il crut habile de supprimer les droits, à l'exception d'une taxe sur le thé, maintenue pour le principe.

Mais c'était le principe même que les Américains refusaient d'admettre. La lutte continua, et finit par prendre un caractère de violence auquel on était loin de s'attendre : l'incident de **Boston**, au cours duquel soixante-quatorze caisses de thé furent jetées à la mer aux acclamations de la foule (1773), fut considéré en Angleterre comme une véritable provocation. Le gouvernement crut que des mesures militaires intimideraient les habitants de la Nouvelle-Angleterre et des troupes régulières vinrent occuper Boston. Les colons répondirent en se préparant à repousser la force par la force ; un **Congrès** se réunit à Philadelphie et jeta les bases d'une action commune (septembre-octobre 1774) ; partout

on se mit à créer des administrations, à lever des milices. Le général **Gage**, qui commandait à Boston, voulut se donner de l'air et fit sortir une colonne qui, dans sa marche sur **Lexington**, fut attaquée et rejetée sur la ville (19 avril 1775) ; quelques semaines plus tard, après un engagement plus sérieux à **Bunkers Hill** (17 juin), les troupes anglaises se trouvèrent véritablement assiégées dans Boston, tandis que le pays entier, en pleine insurrection, chassait partout les représentants du roi Georges.

La Guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique. — Le sang avait coulé : Franklin, qui, jusqu'au dernier moment, s'était efforcé de négocier un accommodement, dut quitter Londres.

L'Angleterre ne comptait plus que sur la force ; pleine de mépris pour la valeur militaire des Yankees, elle se croyait de taille à refaire sur eux la conquête de ses colonies. La flotte britannique bloqua les côtes, mais, faute d'armée, on ne pouvait occuper le pays ; les quelques détachements déjà envoyés en Amérique, débordés, ne purent tenir nulle part. Boston même dut être évacuée (mars 1776). Seul le Canada resta fidèle : l'ennemi, pour lui, était, non pas l'Anglais qui, par le **Quebec Act** de 1779, allait s'engager à respecter sa religion, ses coutumes et son originalité nationale, mais l'Anglo-Américain protestant et oppresseur contre lequel il était habitué à lutter depuis un siècle ; les partisans qui avaient envahi la vallée du Saint-Laurent ne réussirent à entraîner personne et eurent même grand'peine à regagner les territoires de la Nouvelle-Angleterre.

En 1776 enfin, l'Angleterre put prendre l'offensive ; elle avait **acheté** au Hanovre, au Brunswick, à la Hesse, des régiments entiers de soldats allemands, beaux mercenaires disciplinés ne connaissant que la main qui les payait. En présence de cette armée de métier, militairement organisée et employée, les milices coloniales cédèrent sur toute la ligne. Dès le printemps, la situation des Américains apparut désespérée.

Au lieu de les terrifier, l'offensive anglaise les indigna : la mère-patrie les traitait en ennemis, en étrangers ? — Ils ne la reconnurent plus pour leur mère : le **Congrès Continental** réuni à Phi-

ladelphie en 1775 avait pris des mesures de défense, levé des troupes, désigné un commandant en chef, **Washington**, lancé une **Déclaration des Droits**, il ne s'était pas encore résigné à la séparation; quand on eut vu le pays envahi et soumis au régime militaire, les biens et la vie des citoyens à la merci de la soldatesque, les derniers restes d'affection disparurent, et le 4 juillet 1776, les représentants des colonies proclamèrent solennellement et à jamais l'**Indépendance des États-Unis d'Amérique.**

Pour le moment, cet acte n'apportait aucune amélioration à la position de la nouvelle nation : les généraux anglais, utilisant méthodiquement la maîtrise de la mer que ne pouvait leur disputer la naissante flotte américaine, s'établissaient en force sur les points importants de la côte : déjà maîtres de **New-York** (août 1776) et de **Newport** (décembre), ils commençaient en juillet 1777 des opérations décisives sur la **Delaware** : les bandes fantasques de volontaires auxquelles Washington s'évertuait de donner un semblant d'organisation étaient incapables de leur disputer le terrain ; la capitale même du congrès, **Philadelphie**, redevenait anglaise au début de l'hiver. Sans industrie, sans commerce, sans communications entre elles et surtout avec l'Europe, les colonies se mouraient : tout espoir leur était interdit tant que les Anglais seraient maîtres de l'Océan, libres de les empêcher de recevoir des secours du dehors, et seule une intervention européenne pouvait obtenir ce résultat nécessaire.

Entrée en ligne de la France. — Les Américains se trouvaient ainsi amenés, tout naturellement, à solliciter le secours de la France. Dès le début, leur cause y avait été sympathique à tous : c'étaient des victimes de la tyrannie luttant contre le despotisme, et le maître odieux dont ils cherchaient à s'affranchir était notre ennemi séculaire! Déjà de nombreux volontaires étaient allés offrir leurs épées au Congrès; ils furent d'ailleurs reçus assez froidement; seuls, le marquis de **La Fayette** et quelques officiers réputés purent faire agréer leurs services. Ce n'était pas en effet des colonels et des généraux que désiraient les Américains, très orgueilleux, très convaincus qu'ils étaient capables de

se conduire eux-mêmes, mais des secours plus efficaces, de l'argent, des armes et surtout une coopération diplomatique et militaire de la France.

C'est ce qu'était chargé de demander le célèbre **Benjamin Franklin**, qui débarqua en Europe en décembre 1776. Ne pouvant de prime abord se faire recevoir comme agent diplomatique, il sut exploiter la situation avec une extrême finesse et un sens étonnant de la mise en scène; très vite, cet homme des anciens âges, d'une simplicité et d'une vertu héroïques, d'une science qui en faisait un bienfaiteur de l'humanité, fut l'idole des Parisiens. La sympathie qu'inspiraient les États-Unis devint de l'enthousiasme, de la fureur : à aller contre ce sentiment, à se refuser à toute intervention, le gouvernement aurait risqué sa popularité et son existence.

Le ministère, cependant, se réservait : il n'avait une entière confiance ni dans les intentions, ni dans les forces des Américains; longtemps il avait craint qu'ils ne fussent disposés à se réconcilier avec leur roi; les hommes de finances, et **Turgot** à leur tête, montraient le péril qu'il y aurait à s'engager dans cette colossale aventure, l'impossibilité de faire face aux dépenses de cette guerre; plutôt que de courir à la banqueroute et à la révolution pour le vain honneur de donner l'indépendance à une nation qui ne nous en saurait aucun gré, ne valait-il pas mieux laisser Anglais et Américains, tous nos rivaux, s'épuiser réciproquement pour notre plus grand profit?

Vergennes, qui poussait à la guerre, l'emporta pourtant, mais il fut décidé qu'on ne s'engagerait pas avant d'avoir mis toutes les chances de notre côté; en attendant, on secourrait les Américains sous main, de manière qu'ils pussent subsister jusqu'au jour où nous interviendrions ouvertement. L'illustre aventurier **Beaumarchais** s'en chargea et réussit à faire passer plusieurs millions, deux cents canons, des armes, des approvisionnements de toutes sortes; si Washington put conserver quelques troupes en mains pendant le terrible hiver de 1777, il le dut en grande partie à ces secours.

Pendant ce temps, la diplomatie française travaillait : elle te-

nait par-dessus tout à ce que nous ne fussions pas seuls à faire la guerre, à ce que l'Espagne se joignit à nous. Or la cour de Madrid ne se souciait guère de soutenir les Américains; l'exemple lui paraissait dangereux pour ses colonies, dont les habitants étaient autrement maltraités que n'avaient jamais été aucuns sujets de l'Angleterre. Du moins entendait-elle se faire bien payer : elle se fit promettre la Floride, la Jamaïque, Minorque, Gibraltar, le Mississipi! elle alla jusqu'à demander le Portugal!

D'ajournements en ajournements, on était arrivé à la fin de 1777; brusquement, une catastrophe retentissante vint hâter la marche des événements. Pour couper les États du Nord de ceux du centre, les Anglais avaient tenté de s'établir fortement dans la vallée de l'Hudson; mais **Clinton**, affaibli par les renforts qu'il avait dû envoyer à **Howe** sur la Delaware, n'avait pu s'éloigner de New-York pour se porter à la rencontre de **Burgoyne** qui descendait du Canada, et celui-ci, resté en l'air au Sud du Champlain, fut enveloppé et réduit à capituler à **Saratoga** avec 6.000 soldats (17 octobre). C'était le succès le plus caractérisé qu'eussent encore remporté les insurgés; il permettait d'affirmer que jamais l'Angleterre ne réussirait à rétablir son autorité sur les colonies : on pouvait donc faire alliance avec les États-Unis; mais il fallait se hâter, et saisir le moment où notre intervention pouvait encore paraître utile aux Américains, où ils consentaient encore à la payer en se compromettant avec nous, car déjà ils traitaient d'égal avec Versailles, marchandaient, prenaient leurs précautions : en échange d'un engagement de ne pas traiter sans nous, ils exigeaient l'assurance que nous ne réclamerions jamais rien sur le continent, ni dans le voisinage : ni le Canada, ni la Louisiane, ni les Bermudes!

Vergennes comprit que le temps pressait : renonçant, pour le moment, à entraîner l'Espagne, il entra en relations officielles avec les envoyés américains, et, le 6 février 1778, il rendit public un **traité d'amitié et de commerce** par lequel il reconnaissait l'indépendance des États-Unis d'Amérique. La seule publication de ce traité était un défi formel à l'Angleterre; plusieurs semaines s'écoulèrent pourtant encore avant la déclaration de

guerre, mais, dès les derniers mois de 1777, il y avait eu en Amérique et dans la Manche plusieurs de ces rencontres fortuites qui précèdent généralement l'ouverture officielle des hostilités.

Le gouvernement de Londres, d'ailleurs, desirait la guerre; c'était pour lui la seule solution honorable d'une situation désespérée; par la guerre, la question coloniale allait passer au second plan; tout l'effort de la nation se portant naturellement contre l'ennemi traditionnel, on pourrait se dégager par des concessions, aussi étendues qu'il faudrait, de la lutte sans gloire où l'Angleterre épuisait ses troupes et ses capitaux; on voulait même espérer que, la vieille haine des Français se réveillant dans le cœur des Yankees, on réussirait à renouer des liens affectueux avec les colonies. Mais cet espoir fut déçu : le **Bill conciliatoire** de lord North fut dédaigneusement repoussé par le Congrès; ce qu'il fallait aux citoyens des États-Unis, c'était la reconnaissance de leur indépendance; l'Angleterre n'y pouvait consentir à aucun prix : lord Chatham lui-même (le vieux Pitt), qui avait toujours soutenu les colons, le proclama dans un discours qu'il prononça le 7 avril, trois semaines avant sa mort, et qui souleva toute la Chambre d'un immense émoi patriotique. La guerre coloniale continua, détournant vers le continent américain les troupes, l'argent et même les navires que l'on eût voulu employer contre la France.

Du moins l'Angleterre eut-elle un instant l'espoir qu'une guerre de terre viendrait, comme tant de fois, nous enlever le moyen et l'envie de pousser à fond la lutte maritime : la question de la **succession de Bavière** allait se poser (30 décembre 1777) et l'ambition de Joseph II, menaçante pour l'équilibre germanique, alarmait Frédéric, que le cabinet de Londres poussait à prendre les armes. Mais la diplomatie française eut la sagesse de ne pas se laisser détourner des voies qu'elle avait choisies; Vergennes fit savoir à Vienne que l'on ne devait pas compter sur la France, et Joseph II donna satisfaction aux princes allemands par le **traité de Teschen** (1779). Pendant toute la guerre l'Europe resta tranquille, et la France put diriger ses opérations comme si elle avait

été une puissance exclusivement maritime, n'ayant pas de frontières ni d'intérêts continentaux à défendre.

Projets des Français : Le plan du comte de Broglie. — Pour la première et seule fois de son histoire, notre marine avait la possibilité d'appliquer un plan offensif, conçu et médité par elle et pour elle.

Les études et les projets avaient été nombreux depuis 1763 ; la plupart ne s'élevaient pas au-dessus des conceptions moyennes des gens de cette époque ; mais il en est un qui les domine de toute la supériorité d'un cerveau de génie sur des esprits routiniers : c'est celui du comte de Broglie.

Maurice de Broglie était un homme de premier ordre à qui les circonstances ne permirent de jouer qu'un rôle secondaire et équivoque ; organisateur et directeur de la diplomatie secrète de Louis XV, disgracié et tenu à l'écart par Louis XVI, il avait entrepris de se relever en se faisant l'homme de l'affaire d'Amérique et ce fut dans ce dessein qu'il remit au roi, le 17 décembre 1777, un *Mémoire sur la conduite à tenir dans la guerre présente*, qui est un des plus beaux monuments qu'aient produits la politique et la stratégie navales.

Déjà, dans un travail composé en 1765 pour Louis XV, de Broglie avait mis en lumière ce fait essentiel que « *le but principal doit être la descente en Angleterre.* Toutes les autres expéditions n'ont pour objet que d'étourdir l'ennemi, de surprendre son attention et de diviser ses forces de manière qu'il ne puisse empêcher le trajet de la flotte et un débarquement sur les côtes d'Angleterre ». Maintenant il s'attache à montrer que seule la maîtrise de la mer peut rendre cette opération possible : « Point d'expédition, si par une supériorité décidée ou par le gain d'une bataille navale on ne peut couvrir le passage et la descente. Il faut être maître absolu de la Manche et par conséquent avoir gagné *une bataille si complète qu'elle ait ôté aux Anglais la possibilité d'en venir livrer une seconde.* » Tout doit être combiné en vue de cette bataille « qui peut terminer la guerre d'un seul coup ». Tous les autres objectifs sont secon-

daires; c'est pour avoir voulu faire face partout à la fois que, pendant les dernières guerres, « on a été partout battu, *ou forcé* « *de regagner les ports*, **ce qui revient au même** ». Vouloir être en défensive puissante sur tous les points, c'est s'ôter les moyens d'agir offensivement. « *Point de petites escadres, point de convois,* « *point d'expéditions lointaines* : **de grosses flottes, toutes nos** « **forces dans une seule mer, une bataille décisive dans le début,** « **une guerre courte et vive!...** »

« C'est à la France à se charger du principal rôle offensif », et, si de Broglie croit le concours de l'Espagne utile, ce n'est que pour nous seconder : il est opposé à toute réunion des flottes, une force combinée manquant fatalement d'homogénéité et d'aptitude à l'offensive : « il faut au contraire les faire agir tou- « jours séparément, mais vers le même objet, dans des vues qui « concourent à l'exécution du plan général ». Les Espagnols se chargeant de diversions en Méditerranée, en Amérique, en Irlande, « concourent en effet à nos vues offensives, puisqu'ils « nous permettent par ce moyen de rassembler toutes nos forces « dans l'Océan ». On pourra ainsi ramasser en une masse compacte toutes les forces vives de notre marine, qui portera le coup décisif. « **Point de demi-projets, point d'expédition partielle** : avec « une escadre de quarante vaisseaux, une armée de soixante « mille hommes, *le succès est infaillible.* »

Malheureusement les hommes de ce temps n'étaient guère en état de comprendre ni surtout de mettre à exécution de telles conceptions. « Le plus sûr moyen de vaincre les Anglais, c'est de « les attaquer dans leur commerce :... vous ferez bien de ne pas faire « sortir de grosses escadres et de ne pas risquer de batailles « décisives :... » — « *Quarante vaisseaux en rade de Brest feront* « *plus de mal aux Anglais que s'ils étaient en mer,* » conseillaient Lamothe-Piquet, Kersaint, Kerguelen ; — « beaucoup plus de bruit « que de besogne n'est que trop souvent le produit net des com- « bats *navaux* », affirmait d'Estaing, et le public écoutant les gens du métier avait « peu d'envie de renouveler des combats « navals dont le succès ne laisse souvent que des pertes à re- « gretter et des dommages à réparer » (Vergennes).

La conduite des opérations : Grandes divisions de la guerre. — Les propositions simples et logiques du comte de Broglie n'avaient donc guère de chances d'être appliquées. L'hydrographe **Fleurieu**, qui fut en quelque sorte pendant toute cette guerre le chef d'état-major général de notre marine, tenait d'abord à ne compromettre ni matériel, ni personnel, ni territoires, ensuite à obtenir aux moindres frais des succès positifs, visibles, avec lesquels on pût satisfaire l'opinion : la conquête d'une possession ennemie, la capture d'un convoi richement chargé, etc... Aussi les instructions qu'il rédigea pour chaque campagne se ressemblent-elles toutes par leur caractère de prudence extrême et d'irrésolution : toujours elles éparpillent nos forces pour assurer la défense de tous nos intérêts dans toutes les parties du monde, toujours elles prévoient, en grand nombre, des *entreprises particulières,* sans utilité politique ni stratégique véritable, si bien qu'il ne reste que des forces insuffisantes pour les opérations capitales; pour celles-là même le desir de ne rien risquer entraîne à rechercher la supériorité par des combinaisons compliquées de mouvements, de concentrations et de feintes, non par cette volonté de la bataille qui était pourtant, de Broglie l'avait montré, le seul moyen militaire, le seul efficace; cela suffit à expliquer ce qu'eurent d'hésitant et de peu cohérent les opérations, et l'avortement final où fut gaspillé un des plus grands efforts maritimes que nous ayons jamais tentés.

Des raisons d'un autre ordre compliquèrent encore la tâche de notre commandement : la France avait des alliés, auxquels elle tenait d'autant plus que leur concours semblait nous assurer cette supériorité numérique où l'on voyait le plus précieux gage du succès. Elle fut ainsi conduite à ménager extraordinairement ces auxiliaires et l'effet en fut que souvent les nécessités d'ordre stratégique durent céder à des considérations de pure politique. Or les gouvernements de ces nations étaient moins encore que la nôtre préparés à concevoir militairement la direction à donner à la guerre; la ruine de l'Angleterre leur importait peu; ils desiraient plutôt des avantages particuliers, immédiats, dont l'espoir les avait amenés à se prononcer en notre faveur et qu'il fallut leur

assurer sous peine de les voir s'accommoder avec l'ennemi : les États-Unis voulaient qu'on délivrât leurs territoires de la présence des troupes britanniques ! l'Espagne, qu'on lui rendît tout ce que l'Angleterre lui avait enlevé, la Floride, la Jamaïque, Gibraltar, Minorque ! les Pays-Bas, qu'on protégeât leur commerce et leurs colonies ! Il fallut leur donner satisfaction, et des opérations qui n'auraient dû être que des diversions absorbèrent le meilleur de notre effort.

On se trouva alors réduit à abdiquer tout espoir de mettre l'Angleterre à notre merci par une attaque directe et, pour ne pas se trouver les mains vides au jour de la liquidation générale et des marchandages diplomatiques, on employa ce qu'on put de nos flottes à nous assurer partout où ce fut possible des *gages*, des territoires qui pussent servir de bases à des négociations et constituer pour nous des acquisitions avantageuses.

La grande guerre qu'avait rêvée de Broglie dégénéra donc, par la collaboration d'un savant, de diplomates et de marins routiniers, en une série complexe d'opérations séparées qui se poursuivirent avec une fortune diverse dans les diverses parties du monde : après avoir manifesté des velléités d'agir directement contre la Grande-Bretagne, on finit par se contenter d'attaquer la puissance britannique partout où elle parut vulnérable ; et c'est ainsi qu'au lieu du récit d'une guerre simple, logique et décisive, nous avons à faire celui de trois suites de campagnes décousues, se déroulant parallèlement, sans se confondre ni se rejoindre, dans les mers d'Europe, en Amérique, et aux Indes.

B) Opérations dans les eaux européennes.

Campagne de 1778 : Bataille d'Ouessant. — Dès que l'on avait pu prévoir la rupture, on avait, des deux côtés, poussé les armements avec une activité fiévreuse ; mais l'Angleterre avait déjà deux escadres en Amérique ; de plus, l'insurrection des colonies la privait d'une des meilleures sources de son recrutement, qui, lors de la dernière guerre, ne lui avait pas fourni moins de

18.000 matelots en un an : elle ne put former ses équipages aussi vite qu'elle eût voulu. La France aurait dû jouir de tous les avantages que lui assurait la supériorité de son système maritime, mais notre entrée en campagne fut longtemps retardée par le désir de voir se joindre à nous l'Espagne, et ce fut seulement au mois de mai que d'**Orvilliers**, mis à la tête de la flotte de Brest, disposa de 25 vaisseaux en état d'appareiller.

Keppel était loin d'en avoir autant à Portsmouth, la première escadre que l'Angleterre eût pu mettre en mer ayant été immédiatement envoyée en Amérique. Mais la France restait à ce point sous l'impression des désastres de 1759 que c'était à peine si l'on osait envisager la possibilité de paraître dans la Manche ; le plus extraordinaire exploit auquel on aspirât était de tenir le large un mois, pour former nos officiers et nos équipages : « Pourtant », ajoutait d'Orvilliers, « je ne ferai pas rentrer l'armée à Brest avant « que ce mois de navigation soit écoulé. Jusque-là, *je ne fuirai « point* devant l'amiral Keppel ». — « *La présomption ne nous aveugle « pas*, » constatait Vergennes.

On finit cependant par sortir, le 8 juillet. Depuis le 15 juin, nos éclaireurs étaient en contact avec l'ennemi, au nord de la côte de Léon : les frégates *Pallas* et *Licorne* avaient été capturées, mais la *Belle-Poule* (commandant **La Clocheterie**) avait réussi, après un beau combat, à se faire abandonner par la frégate anglaise *Arethusa* (17 juin). Pour quelque temps, tout fut à la *Belle-Poule*, jusqu'à la coiffure des femmes. Un semblable enthousiasme pour les actions de mer ne s'était jamais vu en France.

Les flottes se trouvèrent en vue le 23 juillet, par 50 lieues W. N. W. d'Ouessant. Pendant plusieurs jours, elles manœuvrèrent, la mer et la brume rendant un engagement général impossible : plusieurs vaisseaux se séparèrent, et quand, le 27, il parut que l'on allait en venir aux mains, il ne restait avec d'Orvilliers que 30 vaisseaux portant 2.188 canons ; 27 seulement se mirent en ligne ; Keppel avait une légère supériorité, 30 vaisseaux et 2.282 canons.

Le vent, de l'W. S. W., donnait l'avantage aux Français qui, comme leurs adversaires, avaient les amures à bâbord, le cap au N. W..

La distance étant trop considérable, d'Orvilliers ordonna un virement de bord lof pour lof par la contremarche, afin de se rapprocher de l'ennemi (9 heures). Keppel l'imita, puis les Français revinrent aux amures primitives, tandis que les Anglais laissaient porter pour rectifier leur ligne. A onze heures, une assez vive canonnade s'engagea entre les deux armées, qui défilaient à portée de canon aux amures opposées; enfin, vers une heure et demie, d'Orvilliers signala à l'escadre bleue (avant-garde) d'arriver successivement et de passer à l'ordre de bataille tribord amures, sous le vent des Anglais; une partie de la ligne ennemie aurait été ainsi placée entre deux feux. Mais l'avant-garde (duc de Chartres) ne vit pas le signal et continua de courir babord amures, entraînant toute la flotte, qui ne tarda pas à se trouver à une grande distance des ennemis. Ceux-ci, assez maltraités, s'éloignaient lentement dans la direction du N. W.. D'Orvilliers craignant de compromettre le résultat obtenu ne les poursuivit pas et les laissa emmener les vaisseaux désemparés.

C'était une bataille indécise, et tout l'avantage que nous en tirions était d'avoir montré que le temps n'était plus où il suffisait aux Anglais de paraître pour être les maîtres de la mer. Mais elle n'appartenait pas pour cela aux Français et, si d'Orvilliers, rentré à Brest le 29 juillet, osa en ressortir, ce fut seulement pour exécuter du 16 août au 18 septembre la plus anodine des croisières entre les Sorlingues et le cap Finisterre.

Peu s'en fallut pourtant que l'amiral Keppel, traduit devant un conseil de guerre, sur les dénonciations de son lieutenant Palliser, ne payât cher le crime de n'avoir pas vaincu les Français. En France aussi, on parla d'une enquête, de poursuites; mais d'Orvilliers couvrit tout le monde, la camaraderie fit son œuvre, et le bruit s'apaisa sans qu'aucune sanction eût été prise; seul le duc de Chartres, victime de la jalousie de la marine, cessa d'être employé sur mer.

Campagne de 1779 : Coopération de l'Espagne. — L'affaire d'Ouessant n'avait été qu'une sorte de manœuvre préparatoire, qui avait mis en lumière la solidité nouvelle de notre flotte. L'an-

née suivante, on voulut frapper un coup décisif, et débarquer sur le sol du Royaume-Uni.

C'était en somme le plan du comte de Broglie qu'on se décidait à appliquer. Malheureusement on recula devant l'audace d'entreprendre, du premier coup, la conquête de la Grande-Bretagne, et l'on décida de limiter notre action, pour commencer, à une entreprise plus modeste, à l'occupation de l'île de Wight, où l'on se proposait de constituer comme une tête de pont en vue d'opérations ultérieures. A bien voir les choses cependant, les risques étaient les mêmes que ceux d'une attaque directe contre les côtes propres de l'Angleterre, et quelle différence entre les conséquences, immédiates ou lointaines! De plus, au lieu de demander la maîtrise de la Manche à une bataille résolument cherchée et emportée de haute lutte, on prétendit se l'assurer *sans rien risquer,* par une concentration dans cette mer de forces supérieures à tout ce que les Anglais pourraient nous y opposer. Une action commune avec les Espagnols devenait ainsi le pivot de toute la combinaison : alors que de Broglie insistait pour que l'on maintînt rigoureusement séparées les flottes des deux nations, leur jonction en masse constituait désormais le prélude sans lequel on ne concevait pas que rien pût même être tenté.

La cour de Madrid avait en effet fini par mettre un terme à ses éternelles temporisations, et le traité d'**Aranjuez**, du 12 avril 1779, avait réglé les conditions de son intervention. Mais, presque aussitôt, on recommença à perdre du temps : aucun vaisseau espagnol ne parut hors des ports avant juillet, et cette coopération où l'on avait vu la certitude du succès se trouva tout entraver, tout compromettre par avance.

L'exécution fut d'ailleurs de tous points défectueuse : les frères de Broglie, à qui on avait cru un instant que serait confiée la direction de l'affaire, furent une fois de plus disgraciés et le commandement de l'armée de terre fut donné au **maréchal de Vaux**, qui éparpilla troupes et transports le long des côtes de Normandie dans des conditions qui auraient rendu l'appareillage, la traversée, le débarquement longs, compliqués, peut-être impossibles. Enfin l'administration de la marine, privée de tous moyens

d'agir sur les hommes et sur les choses depuis que Sartines avait livré les arsenaux aux militaires, laissée jusqu'aux derniers moments dans une ignorance absolue de ce qu'on attendait d'elle, se trouva hors d'état de faire face aux besoins les plus indispensables : avant même que rien fût commencé, l'argent, le matériel les vivres, les hommes manquèrent; il fallut désarmer plusieurs vaisseaux pour donner le complet aux autres.

D'Orvilliers put enfin appareiller de Brest le 3 juin, avec 28 vaisseaux ; le 10, il était à **Cizargas** (à 20 milles à l'ouest de la Corogne), où l'on avait fixé le rendez-vous général; vingt-trois jours s'écoulèrent encore avant qu'arrivassent les premiers vaisseaux de nos alliés; le gros de leurs forces, sous **Cordova**, ne rejoignit que le 27 juillet. Ces six semaines d'attente avaient exaspéré les Français : les vivres se consommaient avec une rapidité effrayante et les maladies (scorbut et petite vérole) faisaient de sérieux ravages dans les équipages. Après la jonction, les déceptions continuèrent : « Les Espagnols, disait d'Orvilliers, étaient braves et savants, « mais ce n'étaient pas des officiers de mer; quant à leur amiral, « il était inutile de résister aux opinions très fausses, mais gra- « vées depuis quatre-vingts ans dans la tête de ce respectable « officier! » Il devint vite évident qu'on ne pourrait transformer en une véritable armée navale cet immense rassemblement de vaisseaux.

Toute sa puissance était dans son nombre : au commencement d'août, d'Orvilliers avait 66 vaisseaux portant 4.902 canons, 14 frégates, 12 bâtiments inférieurs. Jusqu'au dernier moment, les Anglais avaient refusé de croire à une action des Espagnols dans le Nord; quand le danger se révéla imminent, ils n'avaient dans la Manche que 38 vaisseaux et 2.968 canons. La disproportion était énorme.

Mais la flotte alliée était d'une lenteur extrême dans tous ses mouvements. Ce fut seulement le 14 août qu'elle arriva à la hauteur du cap Lizzard; déjà tout manquait, et d'Orvilliers songeait à renvoyer plusieurs vaisseaux, que leurs équipages décimés ne pouvaient plus manœuvrer; du moins insistait-il pour qu'on lui expédiât des hommes, des vivres, des remèdes, et pour qu'on

ne l'obligeât pas à une campagne dans l'Est de la Manche, où nous n'avions pas un seul port de refuge.

Il fallut accepter les conséquences de ce retard, dont la responsabilité incombait à nos alliés, et d'Orvilliers reçut de nouvelles instructions : il n'était plus question d'attaquer Spithead, Wight ou même Plymouth; mais sans s'engager dans la Manche, on devait se saisir de **Falmouth**, le port le plus occidental de la côte et, avec les troupes de Saint-Malo, qui occuperaient le pays jusqu'à la Tamar, y organiser une base solide pour les opérations décisives, remises à l'année suivante; l'escadre tiendrait ensuite la mer le plus longtemps possible, à l'entrée de la Manche, pour intercepter le commerce; il était aussi question de dévastation des côtes, de bombardements des ports, etc...

Tout cela était-il possible? d'Orvilliers ne le croyait guère : Falmouth, dont on faisait tant d'état, était à peine un port; à supposer qu'on pût débarquer, comment une armée vivrait-elle dans ce pauvre et rude comté de Cornouailles? Tout devrait lui venir de la mer! et comment maintenir pendant des mois une flotte sur cette côte de fer, sous la menace incessante d'une attaque venant du large?

Car il y avait une escadre ennemie en mer : **Hardy** était sorti en juillet et avait poussé jusque dans le golfe de Gascogne; on croyait aussi avoir vu 28 vaisseaux à Plymouth; les Anglais pouvaient paraître d'un instant à l'autre, et prendre en flagrant délit d'infériorité les divisions alliées, dispersées et délabrées. Avant de rien tenter il convenait de se débarrasser de cette inquiétude qui paralysait tous nos mouvements; tel fut l'avis du conseil de guerre que l'amiral réunit le 25 août; tous déclarèrent qu'il fallait aller aux Sorlingues, chercher l'ennemi et le combattre; puis, si, le 8 septembre, on n'avait pas reçu hommes, vivres et munitions, force serait bien de rentrer à Brest.

Par un étrange bonheur, le 31 août, on aperçut l'escadre anglaise qui revenait de l'ouest; on manœuvra aussitôt pour lui couper la route, mais ses navires, tous doublés en cuivre, avaient une marche supérieure; les nôtres pouvaient à peine manœuvrer, faute d'hommes; plusieurs durent mettre en panne pour deman-

der aux frégates le personnel nécessaire à armer les batteries. Hardy n'eut aucune difficulté à passer entre la côte et nous, puis à nous distancer : le 1er septembre au matin, il était à 7 lieues dans l'Est, et au vent! rien ne pouvait plus l'empêcher d'atteindre Plymouth. L'état sanitaire était maintenant effrayant : depuis trois mois, on n'avait relâché nulle part, on n'avait reçu que deux ou trois navires de ravitaillement ; les vaisseaux français n'avaient d'eau que celle qu'ils mendiaient aux Espagnols, sortis des ports depuis moins longtemps; plusieurs avaient épuisé leurs vivres; les malades eux-mêmes ne vivaient que de salaisons; le vaisseau amiral, la *Ville de Paris*, comptait 560 malades, 61 morts sur 1.100 hommes d'équipages; l'*Intrépide*, 529 malades, 70 morts sur 700!

On ne pouvait songer à tenir la mer plus longtemps : malgré l'effet désastreux que cela devait produire, Sartines envoya l'ordre de rallier Brest, où l'on arriva le 19 septembre, 104 jours après en être partis. Il fallut aussitôt mettre à terre 7.000 malades.

A Versailles on croyait encore que tout n'était pas fini, que la campagne allait recommencer en octobre; mais on eut beau supplier, menacer, enlever le commandement à d'Orvilliers pour le donner à **Duchaffault**, il fallut se rendre à l'évidence : un conseil de guerre réuni le 3 octobre proclama qu'il n'y avait rien à faire, et, le 9 novembre, Cordova emmenait de Brest l'escadre espagnole ; le 15, les camps de Normandie étaient levés et les troupes acheminées sur leurs garnisons. On avait sacrifié des millions et des centaines de vies humaines, et l'on n'avait remporté d'autres trophées qu'un vaisseau et quelques navires de commerce. Des épisodes glorieux, comme l'admirable duel de la *Surveillante*, commandée par **Du Couédic**, contre la frégate anglaise *Quebec* (6 octobre), compensaient mal ce lamentable avortement; En vain d'Orvilliers écrivait : « Il résulte toujours des mou« vements de l'armée navale qu'elle a étonné et peut-être fait « trembler l'Angleterre,... que nous avons fait fuir ces pré« tendus maîtres de la mer! » l'impression générale était bien celle qu'exprimait un officier de l'armée de terre : « *M. d'Orvilliers*

« *ne rencontra point les Anglais, ne se battit point, nous ne nous* « *embarquâmes point et, à la fin de novembre, nous retournions à* « *Paris.* »

Quant aux Anglais, notre rentrée à Brest fut pour eux un immense soulagement; déshabitués depuis longtemps de penser que leur île pût être envahie, ils avaient été terrifiés quand s'était prononcée notre offensive inattendue : toutes leurs troupes étaient en Amérique! « Si l'ennemi eût débarqué, avoua un ministre. « nous aurions combattu, mais nous aurions succombé! » et voilà que le destin plus fort les avait sauvés!

Qui devait-on accuser de notre déception? Le ministre disgracia d'Orvilliers, les officiers se répandirent en plaintes contre les bureaux. Il semble qu'il faille remonter plus haut : si le plan correct et judicieux du comte de Broglie avait été dénaturé en un ensemble de combinaisons maladroites et imprécises, vouées à un échec fatal, quand bien même une meilleure organisation administrative en aurait rendu l'exécution matérielle possible, la marine et la nation, le siècle entier en étaient responsables, et la note juste était celle que donnait le duc du Châtelet. « *Il y a une chose claire,* « *c'est que la marine n'a pas eu de projet déterminé,* si ce n'est « de risquer à tout hasard une expédition quelconque contre « l'Angleterre; nos ministres ont fait comme les gens faibles qui « ne savent jamais desirer les choses qu'à demi et qui sont « charmés de ne donner que des ordres conditionnels et em- « brouillés. Ils se sont enferrés de toute part avec l'Espagne sans « savoir comment ils en sortiraient et ont cru que les événe- « ments les tireraient d'affaire. »

Dernières opérations dans la Manche. — Le même esprit continua à inspirer les alliés pendant les années qui suivirent : Fleurieu répétait que seul le projet d'une descente en Angleterre pouvait avoir un succès décisif, mais personne n'avait l'énergie de passer à l'exécution; on constituait des armées navales, on ne savait qu'en faire et ces immenses armements se dissipaient à l'automne sans avoir agi, comme si leur véritable objet

eût été de détourner l'attention des Anglais des opérations coloniales, considérées comme les seules importantes.

Nos adversaires cessèrent vite de trembler pour leur territoire, que personne ne songeait plus sérieusement à envahir; dès 1779, leur flotte avait recommencé à s'écarter de leurs côtes pour agir offensivement : le 16 janvier 1780, **Rodney**, avec 21 vaisseaux, surprenait auprès du **Cap Saint-Vincent** les 9 vaisseaux de **Don Juan de Langarra**, en brûlait 1, en prenait 6; les croiseurs anglais parcouraient le Golfe en tous sens et y suspendaient toute navigation. Il fallait diriger sur les côtes d'Espagne toutes les forces disponibles, les escadres espagnoles de Cordova et de Gaston, les divisions françaises de Sades, Beausset, Guichen. Cordova disposait ainsi de forces considérables, mais il ne savait en faire d'autre emploi que d'appareiller de temps à autre jusqu'aux côtes du Portugal. En octobre enfin, d'Estaing prenait le commandement : il avait 48 vaisseaux à Cadix, Duchaffault 15 à Brest, les Anglais 40, au maximum, dans la Manche. Mais on perdit un mois en stériles discussions et l'hiver arriva sans que l'on eût rien commencé.

Il en fut une fois de plus ainsi en 1781; encore une fois on concentra des forces considérables à Cadix; on commença par les employer à une action contre Minorque, qui était une intelligente diversion, propre à attirer les Anglais dans la Méditerrannée; puis, avec une rapidité remarquable, en se maintenant à cinquante lieues des côtes pour que leur marche ne fût pas signalée, Guichen et Cordova conduisirent l'armée navale en Manche; ils avaient 30 vaisseaux; Darby, qui les rencontra à l'improviste, à son retour des Scilly où il était allé conduire un convoi, n'en avait que 30; coupée de Portsmouth, acculée par la flotte combinée dans la rade ouverte de Torbay, cette escadre ne pouvait plus refuser le combat, et un combat désastreux; c'était tout ce que l'Angleterre avait pour sa défense; le sort de toute la guerre aurait pu se décider là : Darby détruit, rien n'aurait pu retarder le débarquement et l'invasion.

Allait-on livrer bataille ? un conseil de guerre décida qu'il valait mieux profiter de notre maîtrise momentanée de la Man-

che pour capturer des navires de commerce, « *coup terrible dont « l'Angleterre ne se retirerait pas!* » Jusqu'en septembre les alliés se promenèrent du Cap Lizzard à Ouessant; puis on rentra à Cadix et tout fut à recommencer.

Les Anglais dégarnissaient maintenant les eaux européennes pour renforcer leurs flottes d'Amérique et des Indes : en 1782, sur 129 vaisseaux, ils n'en gardèrent que 35 dans les eaux territoriales! Cordova put encore une fois venir parader à la vue du littoral britannique; il n'arriva même pas à entraver les mouvements de Howe qui, avec 22 vaisseaux contre 45, put tout à son aise conduire dans le Sud les navires destinés à ravitailler Gibraltar. A force d'impuissance, ces apparitions périodiques des flottes combinées dans la Manche, sans but, sans résultat, étaient devenues presque ridicules.

Opérations contre Gibraltar. — Depuis longtemps, d'ailleurs, les gouvernements alliés ne les considéraient plus que comme des diversions. Les seules opérations qui leur parussent encore présenter quelque intérêt étaient celles que pouvait suivre la prise des possessions immédiates d'un territoire. Si les tentatives du prince de **Nassau-Siegen** (1779) et du baron de **Rullecourt** (1780) sur les îles anglo-normandes ne furent que des équipées romanesques, il en fut autrement des efforts qui furent faits pour arracher à l'Angleterre les positions perdues par l'Espagne en 1715, qu'on avait promis de lui rendre pour prix de sa collaboration.

Comme en 1756, on songea d'abord à **Minorque** et nous avons vu comment on put y débarquer, sous la protection de Cordova et de Guichen, les 14.000 hommes du duc de Crillon (9 août 1781). Minorque n'avait pas une grande importance dans cette guerre où les événements décisifs devaient se produire dans la Manche ou dans les mers lointaines, et sa défense aurait été trop onéreuse pour l'Angleterre, qui se désintéressa momentanément de la Méditerranée. La place, abandonnée à elle-même, ne put que succomber après une résistance héroïque : quand le fort Saint-Philippe se rendit le 4 février 1782, la garnison, de 3.000 hommes, était réduite à 660.

Les opérations contre Gibraltar présentent un intérêt plus considérable : le roc avait été investi dès juillet 1779; mais **Gilbert Elliott** dirigea la défense avec une rare habileté et les Espagnols renoncèrent vite à prendre la place de vive force, convaincus que la famine ne tarderait pas à la leur livrer : le 26 janvier 1780, **Rodney** faisait entrer un convoi, sans que Cordova, encore sous l'impression du désastre de Saint-Vincent, fît un mouvement pour l'en empêcher! L'année suivante ce fut le tour de Darby! Le siège n'avançait pas; les Espagnols avaient beau lancer jusqu'à 4.500 boulets en un jour, ils ne réussissaient à faire aucun mal aux Anglais terrés dans leurs casemates. Il y avait quelque chose d'humiliant dans cette impossibilité d'avoir raison de quelques centaines d'hommes cramponnés à un rocher.

On voulut en finir en 1782. Après une apparition dans la Manche, destinée à accaparer l'attention de l'ennemi, les flottes franco-espagnoles durent se rendre dans la baie d'Algésiras pour soutenir l'attaque qui serait poussée par terre et par mer avec la dernière énergie. Pour affronter à courte distance le feu de la place, le colonel du génie d'**Arçon** construisit des **batteries flottantes**, protégées par un bordage en chêne de cinq pieds, recouvert de liège et de cuir vert, et par un toit incliné à l'épreuve de la bombe; un arrosage continuel du dedans et du dehors devait les maintenir dans un état d'humidité qui rendrait l'incendie impossible; on les embosserait sous la terre même, très serré, de façon à opposer 398 pièces aux 86 canons du môle et des batteries voisines, tandis que 50 vaisseaux, 30 canonnières, 300 chaloupes occuperaient le reste de l'artillerie ennemie; la plage ainsi balayée, on y jetterait des troupes qui iraient donner la main aux colonnes d'assaut; avec 7.000 hommes contre 50.000, Elliott devait succomber.

Mais le chef d'état-major **Moreno** négligea d'embosser les batteries aux emplacements choisis et ne les fit pas appuyer par les canonnières : ces dix bâtiments durent affronter seuls le feu de 280 canons; sous prétexte de ne pas avarier les poudres, on avait supprimé la circulation intérieure d'eau, sans laquelle les batteries n'étaient plus incombustibles : un boulet rouge mit le

feu à la *Tailla Pedra* et l'incendie ne tarda pas à se communiquer à toutes les autres. Les équipages se jetèrent à l'eau pour éviter une mort horrible (3 septembre).

Du moins comptait-on qu'en présence de cinquante vaisseaux de ligne, les Anglais ne pourraient ravitailler la place. Cet espoir fut encore déçu : par un coup de vent de S. W., qui avait rejeté les alliés dans la Méditerranée, Howe passa le 11 octobre, avec 34 vaisseaux; le 18, vivres et munitions débarqués, il faisait de nouveau route à l'Est; ce fut alors seulement que l'escadre alliée put se lancer à sa poursuite; mais quand, le 20, par le travers du Cap Spartel, on fut à portée de canon, Cordova et Lamothe-Piquet n'avaient avec eux que 33 vaisseaux; 17 autres étaient restés en arrière avec Guichen; quand ils arrivèrent, il y avait longtemps que les navires anglais, tous doublés en cuivre, avaient pris le large. Tout était fini : flotte et armée se disloquèrent, ne laissant devant la place que quelques troupes en observation. La renommée de forteresse imprenable qu'a gardée Gibraltar était fondée. Là, comme partout dans les eaux européennes pendant cette guerre, l'inanité des résultats obtenus par les alliés se manifestait navrante.

Affaires de neutralité. — Cependant des événements d'une tout autre nature, qui auraient pu avoir les répercussions les plus graves, se déroulaient dans le nord de l'Europe.

L'Angleterre avait fait toujours assez peu de cas des convenances, des commodités, de ce que les juristes appellent les **droits** des neutres. Elle admettait, à la rigueur, que les neutres ne dussent pas souffrir des hostilités, mais non pas qu'ils pussent en profiter, ni surtout assister, directement ou indirectement l'un des adversaires, par exemple en l'aidant à continuer un trafic que la guerre aurait interrompu, sans eux. C'est ainsi que le principal commerce de la France étant celui des denrées coloniales et le premier soin de notre gouvernement en cas de guerre étant de suspendre l'exclusif, de permettre aux non-belligérants de ravitailler nos colonies et d'en exporter les produits pour que ces

établissements pussent subsister, l'Amirauté britannique n'avait jamais reconnu que le libre exercice de cette faculté fût un droit pour les neutres : un règlement (**rule**) de 1756 avait enjoint aux croiseurs anglais de **visiter** les navires qu'ils rencontreraient en mer, et de les arrêter s'ils étaient trouvés porteurs de marchandises de provenance ou de propriété française ; personne, pendant la guerre de Sept Ans, n'avait osé protester. Il est vrai que l'Angleterre avait en pratique limité l'application de ces mesures à la Mer des Antilles et que son écrasante supériorité rendait toute discussion inutile.

Mais, dans la guerre présente, les Américains étant les alliés des Français, c'était à peu près tout le commerce océanique que la théorie anglaise aurait suspendu; nos adversaires prétendirent même empêcher l'arrivée en France et en Espagne des munitions navales venant du Nord, « *attendu que les ports de* « *France sont naturellement bloqués par les ports d'Angleterre !* » — « Il est sans importance, déclarait un de leurs ministres, que « le blocus des côtes ennemies soit formé par la clôture du « Pas de Calais ou par des croisières devant les ports de Brest « ou de Lorient. *Par sa position naturelle, l'Angleterre établit* « *un blocus naturel devant tous les ports de la France et de l'Es-* « *pagne* : elle a le droit de tirer parti de cette position comme « d'un don de la Providence. »

De telles outrances étaient bien imprudentes, car elles risquaient d'atteindre des puissances dont l'Angleterre aurait eu tout intérêt à se ménager au moins la neutralité et la bienveillance. Notre diplomatie sut d'ailleurs savamment exploiter le mécontentement qu'elles soulevèrent ; des navires russes ayant été molestés par les Espagnols, les Anglais crurent pouvoir en profiter pour indisposer la czarine contre nous; mais Vergennes eut l'habileté de lui persuader que, loin d'être une injure particulière à la Russie, c'était là une question de droit public, où toutes les nations étaient intéressées : « L'impératrice, écrivait-il, « donnerait une preuve éclatante de ses sentiments de dignité « et de justice si, en faisant cause commune avec la Suède, le « Danemark, la Hollande et la Prusse, elle amenait le roi d'An-

« gleterre à des principes plus équitables sur la liberté des mers « et le commerce des neutres. »

Le 28 février 1780, la Russie remit aux trois gouvernements belligérants une note identique déclarant qu'elle tiendrait désormais comme bases fondamentales du droit des gens maritime les quatre principes suivants :

1° **Les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre;**

2° **Les effets appartenant aux sujets des dites puissances en guerre seront libres sur les vaisseaux neutres, à l'exception de la contrebande de guerre (le pavillon couvre la marchandise);**

3° **On n'accordera la dénomination de port bloqué qu'à celui où il y aura, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux suffisamment forts et rapprochés, un danger évident d'entrer;**

4° *Ces principes serviront de règles dans les procédures et les jugements sur la légalité des prises.*

Cette initiative souleva aussitôt un immense enthousiasme parmi les puissances secondaires, jusque-là livrées sans défense à l'arbitraire des maîtres de la mer, et, quand la Russie eut complété son œuvre en concluant avec le Danemark et la Suède une **Convention de Neutralité armée** pour maintenir, au besoin par la force, les principes de son manifeste (1er août 1780), elle vit successivement adhérer à sa politique la Prusse, les villes hanséatiques, les princes allemands, l'Empire, Naples, le Portugal, les Pays-Bas : dès la fin de l'année, elle se trouvait à la tête d'une véritable coalition.

C'était un succès, indirect mais éclatant, pour notre diplomatie. Il était condamné à rester purement théorique : l'Angleterre n'avait aucun intérêt à faire la guerre à l'Europe et aucune des puissances du continent ne se souciait de se battre pour une question d'ordre juridique. Le gouvernement de Londres s'empressa de proclamer son admiration pour les principes de la czarine et les signataires de la convention se renfermèrent dans une attitude de rigoureuse neutralité.

La Guerre Anglo-Hollandaise. — Seuls les Pays-Bas payèrent les

frais de cette aventure. Depuis longtemps cette nation avait renoncé à jouer un rôle dans le monde; elle comptait bien rester la puissance neutre par excellence et se maintenir sagement à l'écart des conflits.

L'Angleterre ne le permit pas. Elle avait vite compris que l'indépendance des États-Unis était définitivement fondée, et qu'il n'y avait pas à espérer, cette fois, que l'on enlèverait des colonies à la France ou à l'Espagne; en même temps grandissait dans les esprits cette idée qu'il fallait trouver ailleurs une atténuation à ce malheur, et que les colonies des Pays-Bas pourraient bien constituer cette compensation. De là à chercher une querelle à des alliés d'un siècle, il n'y avait qu'un pas. On commença par réclamer des troupes aux Hollandais, en vertu de conventions militaires remontant à 1688! les États Généraux ayant refusé, les relations devinrent extrêmement tendues : les croiseurs anglais visitèrent et capturèrent sur toutes les mers des navires hollandais par centaines. Le corsaire américain **Paul Jones** s'étant réfugié dans un port de Hollande, le gouvernement de Londres réclama son extradition comme pirate; bien entendu, cette demande fut repoussée, et ce fut un nouveau grief pour les Anglais. Ils finirent par s'aviser que certains hommes d'État néerlandais avaient songé à reconnaître par un traité l'indépendance des États-Unis et osèrent exiger le châtiment de ces citoyens d'une république libre, coupables d'avoir fait des projets de politique.

Il était évident que le Royaume-Uni voulait une rupture; les Hollandais affolés crurent parer au danger en adhérant à la Ligue des Neutres : ils demandèrent à y être reçus le 20 novembre et y entrèrent définitivement le 5 janvier 1781. Mais l'Angleterre leur avait déclaré la guerre le 20 décembre : les neutres qui, au fond, ne désiraient pas se battre, refusèrent de se considérer comme liés, la déclaration de guerre étant antérieure à la conclusion de l'alliance, et il ne resta d'autre ressource aux Hollandais que de se jeter dans les bras de la France.

Ils ne lui apportèrent aucun accroissement de forces; sans doute, c'étaient toujours d'intrépides marins; on le vit le 5 août 1781 quand **Zoutmann**, chargé de conduire un convoi dans la

Baltique, rencontra Parker sur le **Dogger-Bank**; on combattit quatre heures, vaisseau contre vaisseau, et ce fut la bataille de cette guerre où il y eut, proportionnellement, le plus de morts et de blessés; mais, quand elle se termina, l'escadre hollandaise n'existait plus.

Il en fut partout de même; la marine néerlandaise n'était plus qu'une ombre : elle n'avait que dix-huit vaisseaux, les plus vieux et les plus faibles de l'Europe! Dès les premiers mois, les Anglais capturèrent deux cents navires hollandais, valant quinze millions de florins; quant aux colonies, si la France ne s'était chargée de les défendre, l'Angleterre s'en emparait sans coup férir.

Voilà à quoi se réduisaient les effets de la politique de neutralité : elle nous avait permis de faire passer dans le droit public certains principes qui nous étaient chers, elle ne nous avait valu aucun secours effectif; une seule puissance avait été contrainte à se prononcer pour nous, et de celle-là la coopération ne pouvait nous être qu'une charge! Toute notre action en Europe, diplomatique aussi bien que militaire, pouvait se résumer par cette formule désolante : de grandes intentions, de beaux projets, aucune réalisation.

C) Opérations en Amérique.

L'escadre de d'Estaing. Campagne de 1778 : Newport. Une des premières obligations que leur alliance avec les États-Unis imposât aux Français était d'enlever aux Anglais les avantages qu'ils tiraient de la domination incontestée du littoral américain. On en chargea une escadre de douze vaisseaux armés à Toulon, sous le commandement du comte **d'Estaing**.

Ce grand seigneur, passé dans l'armée de mer au lendemain de la guerre de Sept Ans, avait eu une carrière rapide : lieutenant général à trente-trois ans, gouverneur de Saint-Domingue, on avait créé pour lui à son retour une troisième charge de vice-amiral, *des mers d'Asie, d'Afrique et d'Amérique*. Les officiers

de marine ne lui pardonnaient pas sa fortune et servaient sous lui avec une mauvaise volonté marquée ; il le leur rendait, et mettait une certaine affectation à s'entourer d'officiers auxiliaires dont il opposait l'expérience et la modestie à la suffisance et à la morgue du grand corps ; très vite il fut ainsi amené à prendre une attitude de chef d'une faction antinobiliaire par laquelle il préluda au rôle qu'il devait jouer dans les premières années de la Révolution.

Le premier effet de cette hostilité entre l'amiral et ses états-majors fut de compromettre le succès de l'opération qui leur était confiée : soit qu'il ait été mal servi par ses capitaines, soit, comme ils prétendirent, qu'il ait perdu son temps en mer à manœuvrer sous prétexte d'apprendre leur métier à ses officiers, la traversée de l'Atlantique se fit avec une lenteur désastreuse : partie le 13 avril de Toulon, l'escadre ne fut que le 7 juillet dans les eaux de la Delaware.

On avait laissé échapper l'occasion d'un succès retentissant : deux semaines avant, les deux frères **Howe**, l'amiral et le général, se trouvaient encore dans cette région, occupant Philadelphie et les environs. Si les Français étaient survenus alors, la flotte anglaise, inférieure en nombre, aurait été écrasée ; l'armée, isolée en pays ennemi, privée de la mer qui seule lui permettait de se ravitailler, aurait dû capituler. Mais, le 17 juin, les Anglais avaient reçu la nouvelle de la guerre ; l'armée s'était aussitôt repliée sur New-York à travers le New-Jersey, tandis que Howe allait chercher un abri dans l'Hudson. Le mouvement était achevé le 5 juillet.

Le coup était manqué ; du moins la seule annonce de l'arrivée d'une escadre française avait suffi pour faire perdre aux Anglais tout le bénéfice de douze mois de campagne et pour rendre au Congrès sa capitale ; c'était déjà un inappréciable service. D'Estaing ne voulut pas attendre pour le compléter : toute la force des Anglais était dans les deux ou trois points de la côte qui leur servaient de places d'armes et d'où ils rayonnaient à leur aise, coupant les unes des autres les différentes colonies insurgées ; il importait de les en déloger au plus vite. C'est dans ce

dessein que d'Estaing se présenta devant **New-York**, le 10 juillet; Howe n'avait que cinq cent trente-quatre canons contre huit cent cinquante-six; il se garda bien de quitter l'abri des batteries et se prépara à recevoir de son mieux les Français si ceux-ci cherchaient à forcer le passage. Tenterait-on l'aventure? les pilotes américains déclaraient qu'il était impossible à des vaisseaux de 74 de franchir la barre de Sandy-Hook, et d'Estaing ne crut pas devoir passer outre leur avis : après avoir attendu quinze jours une sortie de Howe, il remit à la voile, faisant route sur **Newport** (29 juillet).

Cette place, située à l'entrée de la baie de Narragansett (Rhode Island), était un des meilleurs ports de débarquement dont pût disposer une armée destinée à opérer en Amérique, et sa position en faisait une menace constante pour Boston et le Massachusetts. Aussi le Congrès avait-il tout mis en œuvre pour aider d'Estaing à s'en emparer : le général Sullivan, avec 10.000 hommes, devait coopérer aux opérations du côté de la terre.

L'affaire fut vivement et brillamment conduite : faisant surveiller les passes de l'Ouest et de l'Est par des bâtiments détachés, d'Estaing força lui-même la passe centrale et débarqua dans l'île de **Canonicus** 4.000 hommes qui en firent tomber les défenses. Cinq frégates et une corvette réfugiées dans la baie ne purent que s'incendier pour ne pas tomber entre nos mains (9 août).

Howe, qui avait reçu quelques renforts, n'avait pas cru pouvoir laisser succomber une place de cette importance sans tenter quelque chose pour la sauver, et arrivait de New-York avec 13 vaisseaux (860 canons). Dès qu'il fut signalé, d'Estaing, laissant là la forteresse, courut au combat (11 août). Mais une effroyable tempête se déchaîna au moment où l'on allait en venir aux mains et obligea les deux flottes à ne plus songer qu'à leur sécurité.

Quand le temps redevint maniable, plusieurs des vaisseaux, démâtés, étaient hors d'état de naviguer. Il fallut les conduire à Boston, tandis que l'escadre anglaise, presque aussi maltraitée, regagnait New-York sans tenter de les poursuivre (14-28 août).

D'Estaing ne put reprendre la mer que le 4 novembre, trop tard pour rien entreprendre : lors de son passage à Gibraltar, le 16 mai, une frégate anglaise l'avait suivi assez loin dans l'Atlantique pour connaître sa destination; ainsi prévenu, le 7 juin, **Byron** avait appareillé le 8 de Plymouth avec 13 vaisseaux (968 canons) et venait d'arriver à son tour en Amérique. Sa jonction avec Howe donnait aux Anglais des forces doubles des nôtres : convaincu que sa présence sur la côte ne pouvait plus être d'aucune utilité à nos alliés, d'Estaing appareilla de Boston pour les Antilles, où l'attendaient de nouveaux exploits.

La Guerre aux Antilles : La Grenade. — Dès le début des hostilités, le marquis de **Bouillé**, gouverneur de nos possessions, y avait occupé, sans grande résistance, la **Dominique** (septembre 1778). En revanche l'amiral **Barrington**, dès qu'il eut reçu de New-York les troupes que lui amena le commodore **Hotham**, les conduisit à l'île française de **Sainte-Lucie**, dont la valeur stratégique apparut alors à tous (13 décembre) : non seulement cette terre, jusque-là dédaignée par les colonisateurs, avait d'excellents mouillages, mais, par sa position au vent de toutes les autres Antilles, elle exerçait un véritable commandement sur la mer des Caraïbes. Aussi, dès son arrivée, d'Estaing s'y porta-t-il pour tenter de nous la conserver.

Il y parut le 14, et trouva les 7 vaisseaux de Barrington embossés à l'entrée du Cul-de-Sac, les deux ailes à la côte; il avait 846 canons contre 422, et, s'il eût attaqué, les Anglais se seraient trouvés en fâcheuse posture; Suffren, alors commandant du *Fantasque*, l'en suppliait; mais d'Estaing, avec toute son époque, croyait une escadre à l'ancre presque invincible, tous ses équipages pouvant être employés au service des batteries; il préféra mettre à terre, à son tour, hommes et canons, et l'on eut ce spectacle étrange de deux escadres immobiles auprès d'une île dont leurs troupes de débarquement se disputaient la possession.

La nouvelle de l'arrivée de Byron, qui nous avait suivis aux Antilles, mit fin à ce jeu; la supériorité du nombre passant aux

Anglais, d'Estaing regagna la Martinique (24 décembre), abandonnant Sainte-Lucie, qui succomba huit jours plus tard.

Pendant tout l'hiver et tout le printemps, les deux flottes restèrent en présence, s'observant et se paralysant, sans bouger. Suffren et d'autres enrageaient : « *La vérité* », écrivait ce capitaine, « *est que notre général ne sait, ne peut, ne veut rien faire* et qu'en « restant au port on ne fait qu'une sottise, qui est d'y être. » De temps en temps, il y avait des engagements particuliers, de petites expéditions décousues, comme celles qui nous livrèrent Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Vincent; des divisions de renfort arrivaient sous de Grasse, Vaudreuil, Lamothe-Piquet.

Enfin, en juin, d'Estaing, à la tête de 25 vaisseaux, se crut assez fort pour tenter une opération importante. Après une feinte sur la Barbade, il parut à l'improviste devant la Grenade le 2 juillet et jeta 2.000 hommes à terre. Avec son impétuosité habituelle, il conduisit lui-même les colonnes d'assaut et, deux jours après, le gouverneur capitulait, nous livrant 1.000 soldats, 128 canons, 30 navires de commerce.

Il était temps : Byron accourait de Saint-Christophe avec 21 vaisseaux; le 6 au matin, il était en vue et, croyant l'île encore aux mains de ses compatriotes, attaquait, sans prendre le temps de former sa ligne, pour ne pas nous laisser celui de nous reconnaître; ses meilleurs marcheurs passaient entre la terre et nos vaisseaux, et jetaient un moment une extrême confusion dans notre flotte, dont une partie seulement était appareillée (7 heures 30).

Mais quand Byron, ayant aperçu le drapeau blanc sur les forts de Georgetown, eut signalé de virer de bord pour sortir de cette position dangereuse (10 heures), ses six vaisseaux de tête, qui étaient restés exposés presque seuls pendant plus de deux heures au feu de toute l'escadre française, eurent toutes les peines du monde à obéir; trois d'entre eux, désemparés, ne purent reprendre leur poste et tombèrent sous le vent, qui les faisait dériver sur nous; un quatrième, le *Lion*, incapable de virer de bord, poursuivit sa route vent arrière et finit par se trouver sous le vent même de notre ligne.

Les deux flottes continuèrent à courir parallèlement, jusqu'à 2 heures 15, heure où d'Estaing, tenant à ne pas se laisser séparer de sa conquête, arrêta la poursuite. Byron put alors rallier les vaisseaux désemparés et se retira à Saint-Christophe.

C'était un succès; Suffren lui-même en convenait : « Le « général s'est conduit sur terre et sur mer avec beaucoup de « valeur, écrivait-il; la victoire ne peut lui être contestée; mais « *s'il avait été aussi marin que brave*, il n'aurait pas laissé échap- « per quatre vaisseaux démâtés », et en effet l'ennemi n'avait dû de conserver le *Lion*, le *Monmouth*, le *Grafton* et le *Cornwall* qu'à la prudence exagérée avec laquelle l'amiral avait tout subordonné à la correction de sa ligne, et surtout à la conservation de la Grenade. Mais il nous avait donné une île, et pour cela le vainqueur de la Grenade fut pendant quelques semaines le héros de la France.

Fin de la campagne de d'Estaing : Savannah. — Sa carrière ne s'arrêta pas là; après avoir croisé deux jours devant Saint-Christophe sans décider Byron à en sortir, il se lassa de « faire antichambre », et laissant là cette escadre, qu'il eût pu détruire ou bloquer, il se rendit à Saint-Domingue où il devait conduire un convoi.

Les ordres du roi qu'il reçut alors portaient que, son escadre étant épuisée par deux ans de croisière, il devait la ramener en France. Mais au Cap Français, le 31 juillet, de graves nouvelles lui vinrent du continent : les Anglais avaient mis à profit notre absence qui les laissait maîtres de la mer; un corps, débarqué en Géorgie pendant l'hiver, avait donné la main à un autre venu de la Floride et il s'était formé là, au sud des États-Unis, une nouvelle armée britannique qui remontait lentement vers le Nord, prenant à revers les forces du Congrès obligées de faire face d'un autre côté à Clinton. Déjà la Géorgie était soumise, la Caroline envahie, la Virginie menacée; l'on suppliait les Français de revenir, comme l'année précédente, rendre un peu de sécurité aux défenseurs de l'indépendance.

L'amiral crut pouvoir prendre sur lui de passer outre à ses instructions et fit route pour la côte des États-Unis; mais il n'avait

plus que des navires délabrés et des troupes décimées : 3.000 soldats appartenant à 28 régiments différents ! De plus, la saison était avancée et nous n'avions pas une idée bien nette de ce que nous allions faire : après avoir parlé de se rendre à **Charleston**, alors menacée par les Anglais, d'Estaing, obligé par la tempête de relâcher à l'embouchure de la rivière de **Savannah**, se décida à attaquer la base même des Anglais, la Géorgie (31 août) ; général de terre beaucoup plus qu'amiral, par tempérament et par éducation, il poussa aussitôt les choses avec vigueur ; mais tout lui manquait, le pays était indifférent ou hostile ; les commandants, obligés de rester sur une côte ouverte à tous les vents avec des équipages extrêmement réduits, à l'entrée de l'hiver, laissaient craindre les pires malheurs ; les Anglais recevaient renforts sur renforts ; le 18 octobre, grièvement blessé dans un dernier assaut, d'Estaing dut prendre le parti de se rembarquer. Le retour fut extrêmement pénible : les vaisseaux, dispersés par la tempête, n'arrivèrent qu'à d'assez longs intervalles, un à un, dans des ports fort éloignés ; plusieurs durent aller chercher un refuge aux Antilles.

Cette seconde intervention de d'Estaing, plus encore que la première, se terminait par un demi-échec. Elle n'en avait pas moins été, indirectement, fort utile aux Américains ; elle avait troublé une fois de plus les Anglais dans cette tranquille possession de la mer qu'ils avaient tant d'intérêt à exploiter paisiblement, et surtout elle les avait obligés à se concentrer pour être en état de nous repousser au moins des points essentiels : pour renforcer la garnison de New-York, Clinton avait rappelé à lui les troupes qui occupaient le Rhode Island ; en conséquence, les Américains avaient pu s'installer à Newport ; ce fait allait avoir une influence capitale sur les événements de l'année suivante : en forçant les Anglais à évacuer ce port, d'Estaing avait, sans s'en douter, rendu à la cause des alliés un service infiniment plus grand qu'en occupant la Grenade.

D'un autre côté, l'abandon des forts de l'**Hudson**, conséquence du même mouvement de concentration des troupes anglaises, permettait enfin aux troupes de la Nouvelle-Angleterre de donner

la main à celle des états du Centre, et à tous les soldats du Congrès de ne plus former qu'une seule armée, tout entière dans les mains de Washington.

Campagne de 1780 : Les trois combats de Guichen. — Pendant tout l'hiver, il ne resta aux Antilles que de faibles divisions, sous de **Grasse** et **Lamothe-Piquet**. En présence d'un adversaire aussi actif que **Hyde Parker**, ils eurent souvent fort à faire et de rudes combats, comme ceux du 18 décembre et du 20 mars, s'ils ne se terminèrent pas par la défaite caractérisée d'un des adversaires, justifièrent cependant suffisamment la réputation grandissante de ces chefs d'escadres.

Enfin, le 22 mars, la grande flotte arriva, sous **Guichen**, et les opérations d'été commencèrent. Le ministère avait pris ses mesures pour que le nouveau commandant en chef ne renouvelât pas les témérités par lesquelles d'Estaing avait terrifié l'année précédente la sagesse de nos hommes d'État : il lui était recommandé de veiller par-dessus tout à la conservation des vaisseaux de Sa Majesté, de protéger le commerce et de défendre nos colonies; il ne devait en aucun cas prendre l'offensive : tout au plus lui permettait-on, si les circonstances s'y prêtaient, de réoccuper Sainte-Lucie, enlevée par les Anglais en 1778.

Cet amiral de 67 ans était bien l'homme de ces instructions : il trouva le moyen d'en accentuer encore la savante prudence.

L'Angleterre, au contraire, lui avait donné pour adversaire le plus actif de ses marins, **Rodney**. Toute la campagne ne fut qu'une longue escrime entre ces deux hommes, l'un attaquant toujours, cherchant sans cesse à trouver le point faible de son partenaire, l'autre éternellement en garde, imaginant une parade pour toutes les manœuvres offensives, et rendant finalement impuissantes toutes les audaces de son adversaire.

Dès leur première rencontre, le 17 avril, ce contraste se manifesta d'une façon saisissante : Guichen (23 vaisseaux, 1.616 canons) avait appareillé du Fort-Royal de la Martinique pour conduire un convoi aux Grandes Antilles; Rodney (21 vaisseaux, 1.516 canons) l'avait joint et, ayant le vent pour lui, avait réussi à le

contraindre au combat; de 7 heures du matin à midi, les deux flottes manœuvrèrent parallèlement, chacune guettant les mouvements de l'adversaire pour y parer et les imiter aussitôt. Enfin, à midi, Rodney crut saisir l'occasion et signala aux siens d'arriver pour engager le combat à courte distance : il aurait voulu faire porter tout son effort sur l'arrière de la ligne française, que Guichen, obligé de virer vent devant pour revenir au combat, n'aurait pu secourir à temps; mais ses capitaines ne comprirent pas ses intentions et, au lieu d'attaquer le vaisseau qui leur faisait face au moment du signal, prirent pour adversaire celui qui portait le numéro correspondant dans la ligne ennemie. Le combat ne fut plus alors qu'une longue canonnade de navire à navire. Un instant, un vide s'étant produit dans la ligne française, Rodney, paraît-il, fit mine de s'y précipiter pour la couper; mais l'heureuse initiative de **Goimpy**, commandant le *Dèstin*, qui sortit de la ligne pour lui barrer la route, arrêta net ce mouvement. Vers quatre heures et demie, le combat cessa et les deux adversaires purent s'attribuer la victoire.

Un mois plus tard, Guichen crut pouvoir entreprendre les opérations contre Sainte-Lucie; dès qu'il fut en mer, Rodney se porta à sa rencontre : un premier combat s'engagea le 15 mai; cette fois nous avions l'avantage du vent; les escadres commencèrent à courir l'une sur l'autre aux amures opposées; mais quand, les deux lignes s'étant prolongées réciproquement en échangeant des coups de canon, Guichen put craindre de voir son arrière-garde placée entre deux feux, un virement de bord lof pour lof tous à la fois le ramena aux mêmes amures que son adversaire; des manœuvres identiques se renouvelèrent jusqu'à quatre fois au cours de la journée et la nuit arriva sans que l'un ou l'autre des deux partenaires eût pris une supériorité perceptible.

Quatre jours après (19 mai), les deux armées se retrouvèrent en présence; grâce à l'habileté manœuvrière de Guichen, nous avions encore une fois le vent pour nous; vers 3 heures et quart, le feu s'engagea avec une certaine vivacité; mais, dès 4 heures et demie, un certain dérangement s'étant produit dans notre ordonnance,

Guichen, craignant de voir son avant-garde compromise, signala de serrer le vent pour reformer la ligne; on continua de combattre à longue distance jusqu'à la nuit, — et le lendemain les deux flottes étaient séparées. Des deux côtés on se proclama vainqueur, mais les Français renoncèrent à leur projet.

L'année n'était pas finie et l'on aurait pu tenter quelque entreprise, d'autant plus que **Solano** arrivait avec 12 vaisseaux espagnols; mais nos alliés, aussi incommodes en Amérique qu'en Europe, refusèrent catégoriquement de s'occuper d'autre chose que de la conquête de la Floride. Guichen, d'ailleurs, était las de la campagne et effrayé de ses responsabilités; dès qu'il eut assuré le ravitaillement de Saint-Domingue, il appareilla pour l'Europe, sourd aux appels des Américains qui le suppliaient de venir sur leurs côtes. Cette disparition surprit tellement Rodney que, croyant à une feinte, il alla le chercher aux États-Unis.

Là, en effet, les événements s'étaient précipités : frappés des avantages que présentait la diversion par les états du Sud, les Anglais s'étaient décidés à lui donner de l'importance; **Arbuthnot** avait transporté là le corps de **Cornwallis**, **Charlestown** était tombée le 11 mai et maintenant les colonnes anglaises atteignaient les frontières de la Virginie; Washington, immobilisé devant New-York, ne pouvait songer à se porter contre elles.

Heureusement pour les Américains, ils allaient avoir d'autres troupes à leur disposition : le gouvernement français s'était laissé arracher l'envoi du général **Rochambeau**, avec une division que **Ternay** conduisit en Amérique, sans autre incident que la rencontre près des Bermudes des quatre vaisseaux du commodore **Cornwallis** (20 juin); très inférieur en nombre, celui-ci n'avait pas tenté une lutte inutile, et Ternay était heureusement arrivé à Newport, que les événements de l'année précédente avaient donné aux Américains (11 juillet). Ni **Graves** et **Arbuthnot** (13 juillet), ni **Rodney** lui-même (septembre) n'avaient pu l'y forcer et empêcher le débarquement; le gouvernement américain disposait maintenant d'un sérieux corps de troupes régulières, capable d'exécuter de véritables opérations de guerre. Il était

regrettable que l'absence d'une force navale suffisante dans cette région lui enlevât la possibilité d'user de cet avantage.

Campagne de 1781 : Yorktown. — La campagne de Guichen passa immédiatement pour le chef-d'œuvre de la tactique navale et le resta aux yeux des connaisseurs; mais le public se refusa à comprendre la beauté de ces éternels virements de bord : il réclamait des résultats, des conquêtes d'îles, ou tout au moins des batailles glorieuses : le commandement de la flotte des Antilles, qui devenait décidément le plus important de tous, fut donné l'année suivante à un homme d'un caractère bien différent.

Le comte de Grasse était le chef le plus réputé qu'il y eût alors dans la marine, celui dont on attendait les plus grandes choses; il partageait l'opinion de ses camarades sur son compte et était bien décidé à montrer à l'ennemi qu'il y avait quelque chose de changé dans la conduite de la guerre; dès le jour de son arrivée à la Martinique (29 avril), il attaqua la division du contre-amiral **Hood** qui croisait devant Fort Royal; mais Hood ne se souciait nullement d'engager un combat contre des forces supérieures et de Grasse ne tarda pas à être repris par le souci d'assurer la sécurité de son convoi; on se sépara donc après avoir brûlé quelque peu de poudre, sans qu'il y eût vainqueur ni vaincu.

Rodney avait cru devoir mettre à profit l'absence des Français pour tenter de lucratives expéditions de pillage; une tentative sur **Saint-Vincent** avait échoué, mais bientôt la nouvelle de la déclaration de guerre à la Hollande (27 janvier) était venue fournir à l'amiral anglais l'occasion d'une éclatante revanche : le 3 février 1781, il s'était présenté, sous pavillon hollandais, devant **Saint-Eustache**, qui était alors le véritable entrepôt de tout le commerce de l'Amérique: la place n'était même pas prévenue de l'ouverture des hostilités! deux cents navires, cent cinquante millions tombèrent aux mains des Anglais, qui usèrent des droits de la guerre sans aucune retenue; leur avidité fut à ce point scandaleuse qu'elle provoqua des protestations jusqu'au sein de la Chambre des Communes : même les biens des sujets britanniques avaient été considérés comme de bonne prise!

De Grasse ne voulut pas tarder à châtier les Anglais : à défaut de Sainte-Lucie, contre laquelle on ne pouvait décidément rien, il se tourna contre **Tabago**, qui tomba entre nos mains le 2 juin ; puis il se rendit à Saint-Domingue où, comme Guichen, l'année précédente, il trouva des lettres extrêmement pressantes du gouvernement américain.

Les affaires tournaient mal en effet sur le continent ; depuis l'intervention française, les Américains semblaient presque se désintéresser des opérations, convaincus que c'était à nous de contraindre l'Angleterre à reconnaître leur indépendance ; — et pendant ce temps. Cornwallis continuait à avancer vers le Nord ! le sort de la guerre allait se décider sur les bords de la Chesapeake ; le général anglais était arrivé à **Yorktown** et avait donné la main, le 20 mai, aux partisans d'**Arnold**, qui depuis quelques semaines, ravageaient le littoral de la Virginie. Sans doute, sa position était dangereuse car, enfermé entre le James, le York et la mer, il devait tirer tous ses approvisionnements de New-York mais il comptait sur la flotte anglaise pour en assurer l'arrivée, et il restait là, en plein cœur de la Virginie, sans que les milices indisciplinées de Green, même renforcées de Lafayette, fussent en état de le déloger.

Au mois de mars, le capitaine de vaisseau **Des Touches**, qui remplaçait **Ternay**, mort en décembre, avait cru devoir tenter quelque chose pour aider les Américains ; à la hauteur du **Cap Henry**, il s'était heurté à **Arbuthnot** ; il avait fait bonne contenance et livré un combat à la suite duquel le commodore anglais s'était retiré dans la baie ; mais les Français n'étaient pas en force et avaient dû revenir dans le Nord, laissant leur adversaire débarquer 2.000 hommes qui joignirent Cornwallis.

Au reçu de ces nouvelles et des messages du Congrès, qui demandait son concours soit contre New-York, soit contre Yorktown, de Grasse eut le courage de prendre une décision rapide : en dépit de ses instructions, qui lui prescrivaient de renvoyer une partie de sa flotte en Europe avec un convoi, il résolut de se rendre à l'appel des Américains ; il obtint des troupes du gouverneur de Saint-Domingue, se procura de l'argent en donnant

hypothèque sur ses biens particuliers et appareilla du Cap le 4 août, avec 28 vaisseaux et 3.500 soldats. Pour dissimuler sa marche, il fit route par le canal de Bahama, le long de la côte de Cuba, échappant à la surveillance de la croisière anglaise des Bermudes, et, quand il apparut le 30 août à Lyndhaven, à l'entrée de la Chesapeake, son arrivée, que rien n'avait laissé prévoir, fut un coup de foudre pour les Anglais.

En même temps, Washington et Rochambeau, ne laissant qu'un rideau de troupes devant Clinton, avaient traversé à marches forcées le New-Jersey et étaient parvenus à la tête de la Chesapeake, d'où une flottille de transport improvisée les avait conduits à l'embouchure du James. D'un autre côté, **Barras**, qui venait de prendre le commandement de l'escadre de Newport, avait appareillé et, naviguant au large pour ne pas rencontrer l'ennemi, arrivait le 10 septembre avec la grosse artillerie et le matériel de siège.

Les Anglais, littéralement abasourdis par cette concentration inattendue, ne savaient comment y faire face; leur amiral **Graves**, renforcé par **Hood** que Rodney lui avait envoyé des Antilles, tenta malgré tout de secourir la place. Mais il n'avait que 19 vaisseaux; de Grasse lui en opposait 28 (36 avec Barras); aussi les Anglais s'engagèrent-ils le 5 septembre sans la moindre confiance; dès qu'ils virent que l'avantage passait de notre côté, ils prirent le parti de se retirer à New-York, allant jusqu'à brûler un vaisseau avarié pour ne pas le laisser entre nos mains (8 septembre).

De Grasse ne les poursuivit pas, préférant continuer à surveiller la place, dont la prise importait par-dessus tout. Cornwallis n'avait plus que 7.000 soldats, démoralisés; 9.000 Américains, 7.000 Français le bloquaient étroitement; la tranchée était ouverte le 6 octobre; le 19, le général anglais capitulait, nous livrant 8.000 prisonniers, 162 canons, 22 drapeaux, 40 navires! Quand **Graves** reparut devant la baie, avec 28 vaisseaux et 7.000 soldats, il était trop tard.

Pensacola avait succombé le 9 avril, **Wilmington** allait être évacuée le 10 janvier; sur toute la côte il n'y avait plus qu'**Halifax**, **New-York**, **Charlestown** et **Savannah** où flottât encore le pavillon

anglais. L'indépendance des États-Unis était fondée : l'armée anglaise avait perdu tout espoir de ramener la victoire sous ses drapeaux et allait se borner, jusqu'à la fin de la guerre, à rester sur ses positions autour de New-York; encore le Congrès suppliait-il de Grasse de rester sur la côte américaine pour entreprendre au plus vite des opérations décisives contre cette dernière place; mais il n'entrait pas dans les vues du gouvernement français de terminer ainsi la guerre sans nous avoir mis en possession de quelques gages, capables de nous récompenser de nos efforts, et de Grasse, renonçant à rentrer en France, repartit de la Chesapeake le 5 novembre, ramenant la flotte aux Antilles.

Campagne de 1782 : Bataille des Saintes ou de la Dominique. — Pendant l'hiver, Bouillé avait repris **Saint-Eustache, Saint-Martin** et **Saba**. Les Espagnols avaient occupé les **Bahamas**. Mais c'étaient là des avantages assez minimes. L'année 1782 devait être consacrée à une opération de premier ordre, depuis longtemps promise à l'Espagne, la conquête de **la Jamaïque**. Une telle entreprise demandait des ressources considérables; en attendant que les convois qui les amenaient fussent arrivés, de Grasse ne crut pouvoir mieux employer les forces placées sous ses ordres qu'en les employant à s'emparer de **Saint-Christophe**, qui avait été notre première colonie aux Antilles. Le 11 janvier, il y débarquait 6.000 hommes et la garnison anglaise ne tardait pas à être réduite à une situation désespérée.

De la Barbade où il stationnait, **Hood** accourait au secours de l'île et, quoiqu'il n'eût que 22 vaisseaux contre 32, n'hésitait pas à engager l'action. Pour l'empêcher de gagner Sandy-Point, de Grasse se porta aussitôt à sa rencontre. Hood se mit alors à reculer lentement, de façon à entraîner les Français vers le large; puis, parvenu à la hauteur de Nevis, il vira de bord brusquement et, passant au vent à nous, il vint prendre le mouillage même que nous occupions le matin (25 janvier).

De Grasse l'y attaqua le lendemain; mais l'amiral anglais avait rangé sa flotte sur une ligne très serrée, les deux extrémités appuyées à la côte, si bien qu'il nous était impossible d'utiliser

notre supériorité numérique; après avoir défilé deux fois devant l'ennemi en échangeant des coups de canon, de Grasse crut donc devoir renoncer à le forcer dans la position qu'il avait choisie et se contenta de le bloquer étroitement, se croyant sûr qu'il ne pourrait échapper en présence de forces si considérables.

Cette situation se prolongea pendant deux semaines. Cependant les opérations à terre se poursuivaient; enfin, le 12 février, le gouverneur se décida à capituler. Le lendemain, profitant d'une nuit sans lune, Hood appareillait, laissant des fanaux sur ses bouées pour tromper les Français, et, passant entre la côte et nous, s'en allait mouiller à Antigoa.

Nous conservions Saint-Christophe et aussi Nevis, Montserrat, etc.., et même la Guyane hollandaise que **Kersaint** venait de reprendre aux Anglais; mais de Grasse avait laissé échapper Hood dans des conditions où il devait l'anéantir; Rodney arrivait, et la flotte britannique recomposée s'élevait à 37 vaisseaux. Le fait était d'autant plus grave que les secours que de Grasse attendait ne devaient jamais lui parvenir: le malheur s'était acharné sur Guichen qui devait les conduire hors des eaux européennes : à 150 milles d'Ouessant, il s'était laissé surprendre par **Kempenfeldt**, qui avait pris position entre ses 19 vaisseaux et le convoi de 150 navires qu'il était chargé d'escorter; quoique les Anglais n'eussent que 12 vaisseaux, on n'avait pu les empêcher de disperser la colonne et de capturer 15 bâtiments (12 décembre 1781). Puis une effroyable tempête était survenue qui augmenta la confusion: il fut impossible à Guichen de rassembler les éléments épars de l'expédition et de Grasse ne reçut que quelques navires sous **Vaudreuil**.

Malgré ce contretemps, on poussa activement les préparatifs de la grande expédition et, le 8 avril, de Grasse put appareiller de la Martinique pour Saint-Domingue, avec 35 vaisseaux et un immense convoi. De Sainte-Lucie, d'où il guettait tous nos mouvements, Rodney prit la mer, décidé à empêcher l'armée de faire sa jonction avec les Espagnols. Il était signalé le 9 sous la Dominique avec 36 vaisseaux; les Français en ayant laissé deux à la garde du convoi ne pouvaient lui en opposer que 33.

Un premier engagement eut lieu ce jour-là. Les Anglais, encalminés sous la terre, étaient en assez fâcheuse posture ; 16 de leurs vaisseaux seulement purent véritablement prendre part au combat; déjà Vaudreuil avec notre avant-garde les serrait de près, quand de Grasse, soucieux avant tout de la mission qu'il avait à remplir, le rappela à lui.

Les deux journées qui suivirent se passèrent en louvoyages dans le canal de la Dominique, de Grasse, pour des raisons qui n'ont jamais été élucidées, s'obstinant à gagner au vent pour passer au nord de la Guadeloupe. Dans la nuit du 11 au 12, la *Ville de Paris* aborda le *Zélé;* ce dernier vaisseau démâta de son beaupré et de son mât de misaine et reçut l'ordre de se rendre à la Guadeloupe.

Le 12 au matin, les escadres se trouvaient encore dans le canal, un peu au sud des Saintes, toutes deux éparpillées sur un assez grand espace : à plusieurs lieues dans l'Ouest, le *Zélé*, remorqué par la frégate *Astrée*, faisait route vers la Basse-Terre. Quelques vaisseaux anglais ayant esquissé un mouvement dans cette direction, de Grasse fut soudain pris d'une crainte incompréhensible pour ce bâtiment et signala de former l'ordre de bataille babord amures (il ventait de l'E. S. E.) cap au S. S. E. (5 heures 3/4). Les Anglais l'imitèrent et bientôt, la distance diminuant entre les deux escadres, la bataille devint imminente, avant même que les deux flottes fussent entièrement ralliées.

Le vent était passé à l'Est, favorisant les Français qui, marchant mieux que l'ennemi, prirent l'avantage et commencèrent le feu à 7 heures 40. Pendant une heure à peu près, les deux flottes défilèrent à contre-bords, très lentement, en échangeant une canonnade meurtrière. Au bout d'un certain temps, la route s'infléchit même franchement au Sud, mettant l'arrière-garde anglaise en grand danger d'être tournée.

Mais, depuis un moment, de Grasse voyait que le vent hâlait vers le Sud; il était fort inquiet, craignant que, s'il se laissait tomber sous le vent, il ne lui fût impossible de revenir au vent. Une première fois, à 8 heures et demie, il signala de virer de bord lof pour lof tous à la fois; mais cette manœuvre, qui eût exposé

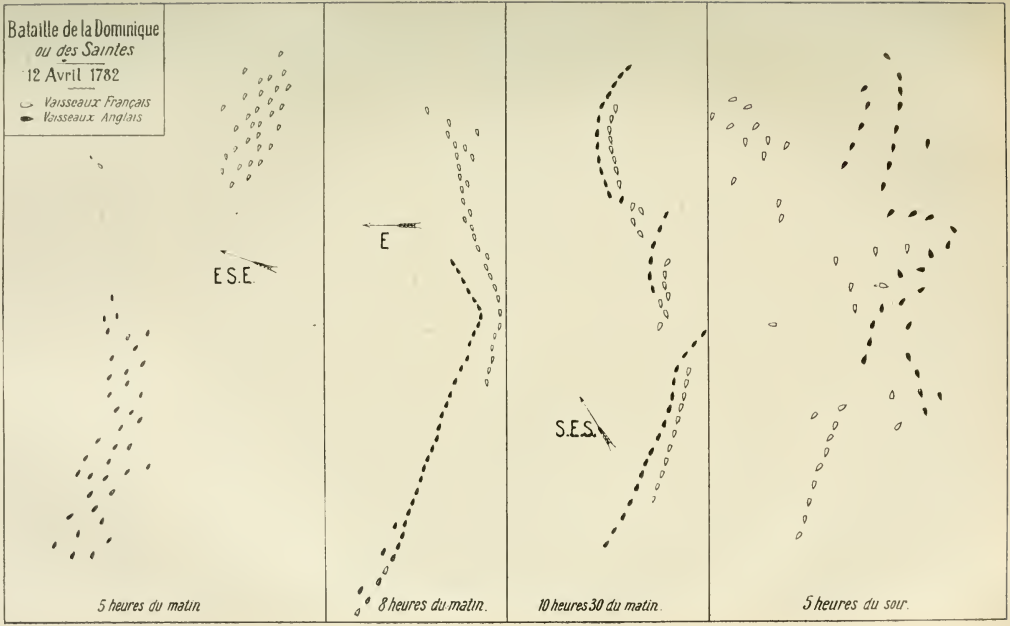
chaque bâtiment d'enfilade au feu de l'ennemi, eût été fort dangereuse; le vaisseau placé en serre-file (*Pluton,* commandé par d'Albert de Rions), qui, réglementairement, eût dû commencer le mouvement ne crut pas prudent de le tenter. De Grasse signala alors un virement de lof pour lof par la contremarche (8 heures 45); ce signal ne fut peut-être pas compris par le vaisseau de tête (*Hercule*, commandant La Clocheterie); il ne fut en tout cas pas exécuté.

Brusquement, à 9 heures 5, la saute de vent redoutée se produisit; la brise passa au Sud, masquant les vaisseaux français, qui furent en un instant dans le plus grand désordre; ce fut alors que Rodney, conseillé peut-être par son capitaine de pavillon **Douglas**, exécuta la manœuvre que devait tant prôner son ami **Clerck** : profitant du créneau qui venait de s'ouvrir entre le *Glorieux* et la *Ville de Paris,* il s'y précipita, entraînant derrière lui toute une partie de l'escadre anglaise (10 heures 15); un instant après, Hood passait de même en poupe du *César*.

La ligne française était maintenant brisée en plusieurs tronçons indépendants qui luttaient chacun pour son compte sans être en état de se soutenir; la bataille se réduisit alors à une série de combats partiels où les Anglais, maîtres de porter leurs efforts où ils voulaient, devaient forcément avoir l'avantage. A plusieurs reprises, de Grasse signala de se reformer sur les vaisseaux les plus souventés; le vent, qui ne soufflait plus que par folles risées, sans aucune direction fixe, ne le permit pas; **Bougainville**, qui aurait peut-être pu prendre quelque initiative avec l'avant-garde restée groupée à ses ordres, ne sut pas particulariser sa manœuvre, et assista presque immobile à la fin de la bataille.

De Grasse, littéralement abandonné par ses lieutenants, ne put plus dès lors que se défendre en héros. Quand son navire amiral la *Ville de Paris*, aux prises avec dix vaisseaux de ligne, amena son pavillon, à 6 heures 15, il n'y avait à bord que trois hommes sans blessure. Quatre autres vaisseaux tombèrent aux mains de l'ennemi, dans un tel état qu'aucun n'arriva en Angleterre.

Cette bataille, où 30 vaisseaux français portant 2.246 canons avaient lutté contre 37 anglais portant 3.012 canons, n'était pas un désastre. Vaudreuil, à qui passait le commandement, avait pu


Bataille de la Dominique
ou des Saintes
12 Avril 1782
Vaisseaux Français
Vaisseaux Anglais
E S.E
E
S.E.S.
5 heures du matin
8 heures du matin.
10 heures 30 du matin.
5 heures du soir.

rallier une grande partie de nos bâtiments et opérer une retraite que l'ennemi inquiéta à peine : deux vaisseaux qui avaient relâché à la Guadeloupe furent seuls capturés. Le 25, Vaudreuil était au Cap Français où il retrouvait le convoi, arrivé depuis cinq jours; rejoint par l'escadre espagnole, il disposait maintenant de 37 vaisseaux; Rodney n'en avait pas 30 en état de combattre.

Il n'en était pas moins certain qu'il fallait renoncer pour le moment à la conquête de la Jamaïque; on remit à l'année suivant l'exécution du grand projet, pour lequel on commença dès lors à faire des préparatifs immenses : d'Estaing, à qui on devait en confier l'exécution, n'allait pas réunir sous ses ordres moins de 66 vaisseaux et de 25.000 hommes de troupes. En attendant, pour bien montrer que notre flotte existait encore et que les Saintes ne devaient être qu'un accident sans lendemain, on envoya Vaudreuil croiser sur les côtes d'Amérique jusqu'à Boston, d'où il revint en décembre à Porto-Cabello pour hiverner. Une petite division, commandée par **Lapérouse**, alla même dans la baie d'Hudson détruire les établissements qu'y possédaient les Anglais.

L'effet produit fut pourtant considérable et en France l'opinion s'indigna de cette journée où le commandant de trente vaisseaux de ligne avait dû se rendre sans que sa flotte eût été détruite. De Grasse rejeta la faute sur ses subordonnés, qui l'avaient mal servi; ceux-ci répondirent par des accusations contre leur chef; ce fut un assez vilain débat qui se termina par un gigantesque procès devant un conseil de guerre réuni à Lorient en 1784; au reste, à part un capitaine de vaisseau condamné à quelques mois de prison, aucune sanction grave ne fut prise contre personne.

Répercussions des hostilités sur la navigation et le commerce. — Pour les Anglais, cette victoire, la première de la guerre, fut un triomphe et un soulagement. Elle arrivait à temps, car l'opinion s'exaspérait des déconvenues incessantes que lui apportaient les hostilités. On était loin en effet des succès foudroyants de jadis,

des enlèvements d'îles et des captures de convois! La maîtrise de la mer n'était plus assurée et c'était au tour des Français à pouvoir continuer leur commerce malgré l'état de guerre : chaque année, les divisions qui partaient d'Europe ou des Antilles emmenaient sous leur protection des centaines de navires de commerce, et les frégates anglaises n'osaient rien contre des convois aussi puissamment escortés; la prospérité des Antilles était à peine entamée, et, le haut prix des denrées coloniales en Europe compensant la cherté des vivres dans les colonies, les planteurs et les armateurs continuaient à faire fortune, la marine de commerce française à grandir.

Les Anglais, au contraire, voyaient la leur traverser une crise effrayante : leur flotte de guerre étant tout entière occupée à tenir tête à nos escadres, ils avaient dû renoncer à organiser comme dans les guerres précédentes la protection du commerce : de 1776 à 1783, ils perdirent 2.200 navires et n'en capturèrent que 1.100; le pavillon anglais avait presque complètement disparu de certaines mers, de la Méditerranée par exemple; pour la première fois depuis plus d'un siècle, un temps d'arrêt allait se marquer dans le cours toujours croissant de la prospérité britannique : de 864.000 tonneaux en 1774, le mouvement des ports du Royaume-Uni tombait à 820.000 en 1777, à 730.000 en 1779, à 711.000 en 1781; de 30 millions sterling, le chiffre des échanges passait à 20. La crise atteignait le pays tout entier, et, sur plus d'un point, les commerçants et les marins désertaient leur métier pour se faire industriels et ouvriers.

A voir au fond des choses, un tel résultat était dû bien plus à l'activité des escadres de ligne, qui avaient mis fin au contrôle absolu de nos rivaux sur l'Océan, qu'à l'audace de nos croiseurs, qui n'auraient rien pu faire sans cette protection; la guerre au commerce n'en restait pas moins le système cher entre tous aux Français et il ne tenait pas à nos marins que la totalité de notre flotte ne fût employée exclusivement à des opérations de ce genre. **Lamothe-Piquet**, par exemple, eût voulu que tous nos navires, formés en divisions volantes, fussent uniquement employés à battre les mers, à la chasse des convois par lesquels

l'Angleterre s'efforçait de conserver l'existence à son commerce. En 1781, il eut la permission de tenter l'application en grand de ses idées : avec 6 vaisseaux, il s'en alla guetter l'arrivée du commodore **Hotham**, qui ramenait en Europe le butin de Rodney à Saint-Eustache; il le surprit aux Açores, lui captura 22 navires, valant cinq millions, et les conduisit à Brest, en dépit de toutes les escadres anglaises lâchées à sa poursuite. On célébra cette affaire comme un exploit inouï, et l'on eut raison : il avait fallu un véritable miracle pour qu'elle réussît! l'inquiétude n'avait cessé de régner à Versailles depuis le départ de Lamothe-Piquet, et le gouvernement en perdit pour longtemps l'envie d'autoriser de semblables aventures, dont l'influence sur la marche générale des événements était nulle.

Les Anglais, en revanche, s'étaient mis à attacher une importance extrême à cette sorte de guerre : les prises que firent **Cornwallis** et **Johnstone**, avec des divisions croisant aux Bermudes et au cap Finisterre, furent vantées à l'égal des plus grands succès. Qu'importait pourtant aux Français? La suppression de leur trafic eût-elle été complète qu'ils ne s'en seraient pas trouvés en plus mauvaise, ou leurs ennemis en meilleure position pour terminer la guerre. La course contre les Hollandais, il est vrai, valut aux Anglais des centaines de millions, mais sans compenser pourtant les pertes qu'ils faisaient par ailleurs, et surtout sans hâter en rien la conclusion de la crise. La nullité politique de la guerre commerciale se manifesta là une fois de plus; ce n'en était pas moins un curieux effet de la renaissance de notre marine que les Anglais eussent été à leur tour réduits à cette arme éternelle des puissances faibles, et qu'ils n'en eussent pas retiré plus d'avantages que n'avaient jadis fait leurs adversaires.

D) Opérations dans la Mer des Indes.

Il avait d'abord paru que les hostilités ne prendraient pas une grande extension dans la Mer des Indes. Les Anglais y avaient

occupé nos comptoirs sans rencontrer plus qu'une résistance honorable et le capitaine de vaisseau **Trouj oly** s'était empressé d'aller mettre sa petite escadre en sûreté aux Mascareignes. Son successeur **le comte d'Orves** n'avait fait qu'une apparition de quelques jours sur la côte de Coromandel, et il semblait que, malgré les supplications d'**Haïder Ali**, sultan de Mysore, qui nous appelait dans l'Inde pour l'aider dans sa lutte contre les Anglais, nous fussions décidés à garder dans ces mers cette attitude d'expectative passive.

Ce furent nos ennemis qui mirent un terme à une situation si avantageuse pour eux. Aussitôt la guerre déclarée à la Hollande, ils manifestèrent l'intention d'en profiter pour s'emparer du **Cap de Bonne-Espérance**, dont la position sur la route des Indes faisait un complément nécessaire de leur empire indien. Le commodore **Johnstone** partit d'Angleterre avec une petite escadre pour mettre ce projet à exécution.

Il importait à toutes les puissances maritimes que ce point d'une importance capitale ne tombât pas entre les mains de nos ennemis. Le gouvernement français résolut de s'y opposer et en confia le soin à une division dont le commandement fut donné au capitaine de vaisseau de Suffren. L'apparition de ce grand homme dans la mer des Indes allait changer complètement le caractère de la guerre.

Pierre-André de Suffren Saint-Tropez était né au château de Saint-Cannat, près d'Aix, en 1729. Chevalier (plus tard commandeur, puis bailli) de Malte et officier de vaisseau, il s'était trouvé aux batailles du Cap Sicié, du Cap Finisterre, de Minorque, de Lagos; dans la guerre actuelle, il venait de commander avec distinction sous d'Estaing, aux Antilles et dans les eaux européennes. Il s'était formé tout seul, par l'expérience, l'étude et la réflexion personnelle beaucoup plus que par la fréquentation des gens de science; il était ainsi arrivé à se faire sur la conduite de la guerre des idées qui contrastaient étrangement avec les théories reçues : il estimait que le principal objectif devait toujours être la destruction des forces ennemies :

« *De toutes les combinaisons possibles*, écrivait-il, *il n'y a que celle* « *où je battrais l'escadre anglaise qui puisse nous donner une* « *existence dans l'Inde.* » Ces vues devaient le conduire à rechercher avant tout la bataille, la bataille d'écrasement : le combat tel qu'il le concevait n'avait en effet rien de commun avec le schéma géométrique auquel avait fini par aboutir l'art de la guerre navale, après deux siècles d'évolutions et de lignes de file : Suffren méprisait la tactique officielle, « *cette timidité* », et n'y voulait voir qu'un ensemble de recettes, bonnes à utiliser le cas échéant, incapables de constituer à elles seules le secret de la victoire. Le but du combat étant l'anéantissement de l'ennemi, il cherchait à y arriver en concentrant le plus de feu possible sur un point de la ligue adverse, le reste étant maintenu hors d'état de rétablir l'équilibre sur ce point décisif; pour arriver à ce résultat essentiel, l'esprit de Suffren, était d'une fertilité inouïe en combinaisons ingénieuses, audacieuses, au succès assuré, s'il eût été secondé.

Ce fut malheureusement ce qui n'arriva jamais : jamais ce grand homme n'eut de lieutenants, capables, non de le deviner, de devancer ses inspirations, mais même de comprendre ses conceptions et de les exécuter efficacement. Ce n'était pas, comme il crut bien vite, qu'on lui eût donné des états-majors de rebut, tous les bons éléments étant systématiquement réservés à l'Atlantique; mais les officiers placés sous ses ordres, honnêtes subalternes rompus à l'application mécanique de la routine officielle, étaient hors d'état de saisir ce qu'il y avait de pratique et de fécond dans les géniales illuminations du grand bailli. Déroutés par les étranges nouveautés qu'il voulait leur imposer, ils les appliquaient maladroitement, à contre-cœur, et leur inertie, on peut dire leur mauvaise volonté, fit plus d'une fois échouer des combinaisons qui auraient dû être suivies d'un succès foudroyant.

Il eût fallu recommencer toute leur éducation militaire pour faire d'eux les capitaines audacieux, tout d'allant et d'initiative, qu'exigeait l'application fructueuse de ce nouveau système de guerre; et, sans doute, c'eût été une tâche difficile à mener à

bien en pleine guerre, en face de l'ennemi, mais Suffren ne semble même pas avoir eu envie de l'entreprendre. Au reste, tout contribuait à la lui rendre malaisée : quoiqu'il appartint depuis son enfance au corps de la Marine, il n'était à aucun degré sympathique à ceux qui auraient dû être ses camarades ; on lui reprochait son ambition impatiente, son humeur inégale et violente, qui ne s'accommodaient ni des égards dus aux anciens, ni de la complaisance traditionnelle du corps pour les négligences et l'indiscipline des inférieurs. Impérieux, emporté, peu mesuré dans ses propos, il lui arriva souvent de blesser ceux qui servaient sous lui, et quand à la rancune soulevée par ces procédés autoritaires vint se joindre l'envie excitée par ses glorieuses victoires et par sa fortune inouïe, on peut dire que l'aversion contre lui devint générale. On l'accabla d'injures et de calomnies : à en croire un interprète de la jalousie de la caste maritime (Barras), « *Suffren ne possédait pas toutes les connaissances « exigées dans un amiral* » ; à la Praya, il avait compromis un succès certain par une précipitation inexcusable ! à Trinquemalé, il n'avait dû la capitulation de la place qu'à une ruse honteuse ! Ceux même qui rendaient justice à ses talents militaires étaient impitoyables pour les défauts de son caractère : « Très dur », écrit Las Cases, « très bizarre, extrêmement égoïste, mauvais « coucheur, *mauvais camarade*, il n'était aimé de personne ;... « *c'était un homme avec qui il était impossible de vivre !* »

Il importait peu à Suffren d'être aimé ou détesté : ce qu'il lui fallait, c'était se voir à même de donner sa mesure, d'acquérir « de la gloire, cette fumée pour laquelle on fait tant de « choses ! » Même en partant pour la campagne qui l'allait faire immortel, il n'était pas content : « *M. de Castries ne fait pas ce « qu'il devrait faire*, écrivait-il ; *il ne me fait pas chef d'escadre*, « et je ne commanderai que jusqu'à la jonction, y ayant un « ancien dans l'Inde. A la vérité, il y aura onze vaisseaux, et « la moindre circonstance heureuse !... » Aussi, quand cette circonstance heureuse (la mort d'un supérieur) se fut présentée, ne songea-t-il qu'à réaliser son rêve, à se manifester à l'univers comme l'amiral unique qu'il croyait être et qu'il était. Pas un

instant il ne vit la nécessité de faire la part des circonstances, d'excuser les hommes ordinaires de ne pas être à la hauteur de son génie, de transformer ces auxiliaires douteux en instruments au moins dévoués et enthousiastes. Quand des mécomptes, des accidents survinrent, il s'irrita, s'exaspéra, ne pensa qu'à frapper impitoyablement ceux qui le servaient mal. L'incompréhension, la maladresse, l'inexpérience lui parurent de l'incapacité, de la trahison, de la lâcheté, et, presque dès le début de la campagne, ce fut une guerre ouverte entre un chef brutal et des lieutenants révoltés. A force de menaces et d'exécutions, Suffren finit par obtenir l'obéissance matérielle, jamais il n'eut les collaborateurs empressés qu'il lui eût fallu plus qu'à aucun autre, jamais la confiance ne s'établit entre l'amiral et ses capitaines; aux heures les plus graves, des erreurs, des manquements, qui ne furent pas toujours involontaires, vinrent compromettre l'exécution de ses projets les mieux combinés.

C'est là ce qui détermine véritablement le caractère de cette campagne, c'est ce qui explique comment des six batailles étonnantes que Suffren y livra, aucune ne se termina par le triomphe incontesté qu'elles eussent toutes méritées; et rien n'est plus triste que cette longue lutte entre la fougue du chef et l'apathie des sous-ordres, qui, en somme, condamna à la stérilité le génie du plus grand général de mer qu'ait produit la France. Car, à part cette aptitude à séduire, à gagner, à entraîner les cœurs, qui permet à un commandant en chef de tout obtenir de ceux dont il a besoin pour réaliser sa volonté, Suffren fut certainement le plus complet des amiraux qu'ait eus notre marine : sa science, son instinct de la mer, son coup d'œil, son énergie, sa persévérance firent l'admiration de ses pires ennemis; il avait le culte du détail, et ne négligeait aucun élément de succès ; partisan déclaré des nouveautés, du doublage en cuivre, de l'emploi des caronades, de la multiplication des embarcations, il en fit passer dans la réalité ce qu'il put : organisateur hors ligne, esprit pratique et réaliste, il sut, parti de l'île de France avec 20.000 livres, faire vivre, entretenir, réparer pendant dix-huit mois une escadre dans un pays où il n'avait aucun arsenal,

aucun établissement, aucune base organisée; manquant de matelots, il en improvisa avec des soldats, avec des nègres, avec des lascars indous, et de ces éléments disparates il obtint des prodiges; car les équipages adoraient ce gros homme remuant et bavard, capable de trouver les mots qui leur allaient à l'âme, aussi soucieux de leur bien-être et de leur santé que du bon état de ses navires. Si on lui eût donné des états-majors dignes de lui, ou s'il eût su les former, jamais aucun chef de guerre n'aurait fait de plus grandes choses.

Combat de La Praya : le Cap Sauvé. — Dès le début, la campagne s'annonça ce qu'elle devait être jusqu'au bout : conception foudroyante, exécution incomplète, résultats inférieurs aux espérances. On était parti le 22 mars de Brest; le 16 avril, on arrivait aux îles du Cap Vert; un des vaisseaux, l'*Artésien*, demanda à aller faire de l'eau à **La Praya**, dans l'île de Santiago; à peine eut-il pris les devants qu'il signala de nombreux bâtiments mouillés dans la baie. C'était Johnstone qui s'y reposait tranquillement sur rade, confiant dans la neutralité portugaise. Mais Suffren avait été à Lagos et y avait appris à ne pas laisser aux Anglais le bénéfice de scrupules dont ils ne faisaient pas profiter leurs ennemis : « l'anéantissement de l'escadre anglaise, « au contraire, couperait dans leur racine tous les plans de l'en- « nemi, nous assurerait pour longtemps la supériorité des « Indes... et en même temps empêcherait les Anglais d'arriver « au Cap avant nous ». Il n'hésita pas un instant : au lieu de se dérober au combat, de ne songer qu'au Cap, comme aurait certainement fait n'importe lequel de nos amiraux, il signala à tous ses capitaines de courir à l'ennemi, et lui-même, prenant la tête avec son vaisseau le *Héros*, entra résolument dans la baie, pour aller jeter l'ancre au milieu de l'escadre anglaise, contre laquelle il ouvrit aussitôt le feu.

Par malheur aucun de ses capitaines ne comprit ses intentions; deux de ses navires ne mouillèrent pas, dérivèrent au large et se trouvèrent entraînés hors de la portée du canon; un troisième se trompa, prit un bâtiment de compagnie pour un

navire de guerre et demeura à peu près inutile pendant le reste du combat; le quatrième, l'*Annibal*, suivit le *Héros*, mais le commandant, n'imaginant pas que Suffren pût songer à livrer bataille, n'avait pas ordonné le branlebas de combat et resta assez longtemps exposé au feu de l'ennemi sans pouvoir répondre; si bien qu'en réalité toute l'action se trouva reportée sur Suffren qui, avec son seul *Héros*, eut à tenir tête au feu de trente-cinq bâtiments ennemis, portant plus de mille canons, et à celui des batteries portugaises.

L'affaire était manquée; à rester exposé à ce feu d'enfer on ne pouvait que se faire tuer du monde en pure perte. Suivi de l'*Annibal* ras comme un ponton, le *Héros* sortit de la baie et rejoignit le reste de la division, qui avait fini par se rallier. Toute la journée, Suffren croisa devant l'île, attendant fièrement une attaque de Johnstone, qui ne vint pas; puis à la nuit, faisant remorquer par une frégate l'*Annibal* incapable de se mouvoir, il continua sa route sur le Cap, où il arriva le 21 juin.

Suffren était furieux : « La Praya », écrivait-il, « pouvait et devait « m'immortaliser : j'ai manqué, ou *l'on m'a fait manquer* une « occasion unique... *Avec mes cinq vaisseaux, je pouvais faire « la paix et une paix glorieuse.* Point du tout, ce combat est de « ceux qui ne décident de rien! » Pourtant le résultat était appréciable : démoralisé par la soudaineté et la violence de cette attaque, Johnstone, un politicien, en avait perdu toute audace, toute aptitude à remplir sa mission; il avait passé plusieurs jours à réparer ses avaries et ne poursuivit ensuite sa navigation qu'avec une lenteur extrême; quand il arriva à la baie de Saldanha, il y avait un mois que Suffren était au Cap, les troupes débarquées, la défense assurée : les Anglais crurent inutile de tenter l'affaire et, se contentant de la capture de quelques bâtiments de commerce, reprirent la route de leur pays. La Praya avait sauvé le Cap, beaucoup mieux que n'aurait fait n'importe quelle autre combinaison.

Campagne de l'Inde. Bataille de Sadras. — Suffren gagna alors l'Île de France, où il devait se placer sous les ordres du comte

d'Orves, pour reprendre l'offensive contre les possessions anglaises, où nous appelait Haïder Ali. Les difficultés recommencèrent : dans son ardeur belliqueuse, le commandeur avait à lutter non seulement contre la mollesse de son chef, toujours malade, mais contre les craintes de M. de Souillac, gouverneur général, et contre les habitudes des officiers de l'escadre des Indes, qui « n'avaient rien de marin, rien de militaire, ne son-« geaient qu'à faire fort indécemment des fortunes indécentes, et « aimaient mieux l'argent que les coups de canon ».

On finit par partir, le 6 décembre, avec onze vaisseaux et quelques bâtiments inférieurs. Le 22, on captura le vaisseau anglais de 50 canons, *Hannibal*, ce qui porta notre effectif à 12 vaisseaux. Le 9 février, M. d'Orves mourut, et cette mort, depuis longtemps espérée, donna enfin à Suffren le commandement en chef.

La tâche qui s'imposait à lui était écrasante : il avait 12 vaisseaux, 776 canons, soit 3 vaisseaux et 142 canons de plus que son adversaire, le vice-amiral **Hughes** ; mais, sauf le nombre, tout se tournait contre nous : notre allié Haïder Ali avait perdu Porto-Novo, Gondelour (Cuddalore), le Carnatic tout entier ; son seul espoir était que l'apparition de notre flotte, enlevant aux Anglais le libre usage de la mer, lui permît d'isoler et de combattre séparément les différents corps de leur armée ; mais comment compter que l'escadre pourrait séjourner sur une côte où nous n'avions plus un port, plus un poste, tandis que les Anglais s'appuyaient sur des arsenaux bien organisés, à Madras et à Bombay, et qu'ils venaient encore de profiter de la guerre pour enlever aux Hollandais nos alliés les derniers établissements qu'ils conservassent aux Indes, Négapatam et Trinquemalé?

Pour Suffren, il ne pouvait y avoir qu'une solution : battre l'escadre anglaise. Le 16 février, il était en vue de **Madras**, où était mouillé l'ennemi ; mais le vent soufflait du large, et si l'on eût attaqué, les vaisseaux désemparés, poussés à la côte, eussent été perdus sans rémission. Suffren renonça à l'attaque, remettant l'offensive à plus tard, quand il serait débarrassé du souci de ses transports. Il reprit donc la mer, faisant route au Sud : Hughes, un des meilleurs amiraux qu'eût l'Angleterre, entre-

prenant et prudent à la fois, se lança aussitôt à sa poursuite et réussit à se placer entre l'escadre et le convoi, dont il put enlever quelques bâtiments ; mais de la sorte il se trouvait lui-même sous le vent des Français et, le 17 au matin, il lui fut impossible de se refuser au combat, qui s'engagea en face de **Sadras**.

Suffren avait communiqué son plan à ses lieutenants : il se proposait de prolonger la ligne anglaise au vent avec ses six plus forts vaisseaux ; lui-même, avec le *Héros*, se tiendrait légèrement au vent, de façon à empêcher l'avant-garde de Hughes de virer de bord pour venir prendre part au combat ; pendant ce temps, le reste de notre escadre, six vaisseaux, passerait sous le vent de l'ennemi, mettant son arrière-garde entre deux feux.

Par malheur, le chef de division **Tromelin**, à qui incombait l'exécution de ce plan, n'en avait pas saisi l'économie ; il se borna à se placer en queue de la ligne et à y tenir son rang correctement, quoiqu'il n'eût pas d'adversaire par le travers ; d'un autre côté, la plupart des capitaines, réglant leur route sur celle de l'amiral, se tinrent scrupuleusement dans ses eaux et combattirent à une distance qui rendit le feu inefficace ; seuls, le *Brillant* et le *Flamand* doublèrent l'ennemi par la queue et mirent en grand péril le dernier bâtiment de la ligne, *l'Exeter*. Une saute de vent qui permit à Hughes de virer de bord et de revenir dégager son arrière-garde sauva seule ce bâtiment. Mais les Anglais avaient beaucoup souffert et furent bien aises de profiter de la nuit pour se dégager et rallier Madras.

Suffren, libre de ses mouvements, put donc gagner la rade de **Gondelour** et y débarquer sans résistance les troupes du général Duchemin. Sa seule arrivée renversait la situation : les Anglais offrirent aussitôt la paix à Haïder Ali. Mais le sultan les haïssait trop pour accepter ; Suffren, d'ailleurs, eut vite fait de s'en faire un ami dévoué ; les hostilités continuèrent et Gondelour, enveloppé par nos troupes et celles des Indous, capitula le 4 avril.

Provédien. Négapatam. Trinquemalé. — C'était un succès, mais qui ne pouvait suffire à Suffren : avant tout, il nous fallait un

port qui nous permît de rester dans l'Inde et de continuer à soutenir nos alliés; **Trinquemalé**, dans l'île de Ceylan, la seule rade de la côte qui fût tenable par vent de N. E., répondait à ces conditions; mais les Anglais en étaient maîtres depuis le 10 janvier; on ne pouvait songer à s'en emparer tant que leur flotte resterait en état de venir du large inquiéter nos opérations. Une bataille qui lui interdirait tout mouvement, au moins pour un temps, était nécessaire.

Suffren la voulait. Il avait repris la mer le 23 mars et depuis courait le littoral à la recherche de Hughes, qu'il finit par rencontrer, le 9 avril, à la pointe N. de Ceylan; l'amiral anglais essaya de se dérober, mais il ne pouvait songer à abandonner ses mauvais marcheurs et, le 12, il lui fallut accepter le combat, près du rocher de **Provédien**.

Hughes renforcé avait maintenant 11 vaisseaux, 764 canons; Suffren, avec 12 vaisseaux, gardait donc une légère supériorité; il avait de plus le vent pour lui. Il se proposait de laisser porter sur l'ennemi en deux pelotons, pour arriver au plus vite à portée de pistolet, à laquelle il voulait combattre; son douzième bâtiment, le *Bizarre*, n'ayant pas d'adversaire direct, devait passer sous le vent des Anglais et les prendre à revers les uns après les autres.

Encore une fois, notre amiral ne put obtenir une exécution complète de ses ordres : la plupart de ses vaisseaux loffèrent avant d'être à la distance fixée et l'escadre finit par se présenter au combat sur une ligne fortement arquée dont la convexité était tournée du côté de l'ennemi; seuls, cinq vaisseaux, au centre, combattirent de près; malgré cela, Suffren mena la bataille avec une énergie farouche : le *Monmouth*, sur lequel il s'était jeté, aurait succombé, si Hughes avec le *Superb* ne s'était porté à son secours; ce fut alors au tour de ce dernier navire, exposé au feu de trois bâtiments, à se trouver en danger; un virement de bord qui ramena l'avant-garde anglaise sur le centre et que les Français, empêchés par certains accidents, ne purent imiter à temps, finit cependant par interrompre la bataille. Les pertes étaient à peu près égales, des deux côtés; mais, chez les Anglais,

elles avaient porté presque en totalité sur les deux vaisseaux du centre qui, décimés, désemparés, n'étaient pas en état de renouveler la lutte.

La nuit vint et avec elle une bourrasque qui ne tarda pas à tourner en tempête ; on mouilla où l'on se trouvait, au milieu d'écueils redoutables dont on ne savait pas la position ; telle était la confusion que la frégate *la Fine*, cherchant *le Héros*, rencontra le vaisseau anglais *Isis* et lui envoya un canot dont l'armement fut fait prisonnier ; plusieurs vaisseaux talonnèrent : des deux côtés on craignait les pires catastrophes.

Le matin, les deux flottes se retrouvèrent en présence ; six jours durant, elles s'observèrent, guettant une défaillance, attendant une occasion qui ne vint pas ; le 18 seulement, Suffren, réfléchissant qu'il n'avait plus de poudre, que plusieurs de ses navires étaient à demi démâtés, qu'il se trouvait dans des eaux inconnues, sans port où se réfugier en cas de malheur, se résigna à abandonner la victoire qu'il tenait à moitié, et, laissant Hughes regagner Trinquemalé, alla mouiller à 60 milles dans le Sud, dans la baie de **Batacalao**.

Il y trouva des instructions nouvelles : La Praya avait produit une grande impression sur la cour de France qui s'était décidée à donner plus d'importance à l'affaire de l'Inde ; on y envoyait des renforts, plusieurs vaisseaux, une petite armée, et, pour tout diriger, le vieux compagnon de Dupleix, **Bussy**. Suffren était invité à aller attendre cette seconde expédition aux Mascareignes, où il pourrait se rafraîchir et se réparer.

Il fut atterré : obéir, aller à l'île de France, c'était s'éloigner pour six mois, pour un an peut-être du théâtre des hostilités ; reviendrait-on même jamais? on pouvait tout craindre des officiers de l'escadre et des autorités coloniales ! C'était en tout cas s'exposer à perdre tous les résultats déjà obtenus, compromettre notre alliance avec Haïder Ali, permettre aux Anglais de se prétendre vainqueurs. Suffren ne put accepter cette pensée : « *Plutôt ense-* « *velir l'escadre sous les murs de Madras que de me retirer devant* « *l'amiral Hughes!* » s'écria-t-il, et délibérément il sacrifia la lettre des ordres qu'il venait de recevoir à l'esprit des instructions du

roi, écrivit-il, en réalité à la conception qu'il se faisait de son devoir : « *Jusqu'à ce que nous ayons pris Trinquemalé, les rades fo-* « *raines de la côte de Coromandel nous suffiront* », mandait-il à M. de Souillac, en lui faisant part de sa résolution de se maintenir dans le golfe du Bengale. Ce fut un soulèvement général parmi les officiers de l'escadre : « *Puisqu'il veut toujours se battre, qu'il se* « *batte seul!* » osa dire l'un d'eux ; mais l'amiral n'était pas homme à se laisser intimider : « **Je commande seul** », déclarait-il aux mécontents, — « et, à moins d'impossibilité absolue, je ne quitterai « point la côte », et sans s'attarder à discuter, il se mit aussitôt à préparer de nouvelles entreprises.

Trinquemalé étant inabordable, il songea à reprendre aux Anglais au moins **Négapatam** qui constituerait peut-être un point de ravitaillement meilleur que Gondelour. Mais l'illassable **Hughes** avait quitté Madras dès qu'il avait su notre départ de Ceylan et, le 6 juillet, nous le rencontrions devant la place, nous interdisant d'approcher et de débarquer les 1.200 soldats qui encombraient nos bâtiments. Un de nos vaisseaux se trouvant hors d'état de prendre part à l'action, c'était du côté des Anglais que passait maintenant la supériorité ; Suffren engagea cependant l'action avec sa fougue habituelle ; mais, après deux heures d'une canonnade meurtrière, une brusque saute de vent, du S. W. au S. E., vint mettre le désordre dans les deux lignes, rejetant les Français fort loin dans l'Ouest ; deux vaisseaux restés en arrière, entre les deux escadres, parurent un instant perdus ; Suffren, ramenant en hâte tout son monde au combat, réussit à les dégager, mais il était trop tard pour rétablir nos affaires et il fallut consentir à regagner Gondelour, laissant Négapatam aux Anglais, qui allèrent triomphalement y mouiller le 17.

Deux jours après, un pénible incident mit le comble à la colère de Suffren : un parlementaire anglais vint le trouver à Karikal pour réclamer le *Sévère* qui, prétendait-il, s'était rendu dans la journée du 6. Suffren refusa d'admettre cette singulière prétention. Mais l'enquête qu'il ordonna montra la vérité des faits allégués par l'amiral anglais : affolé par une situation dont il s'était exagéré la gravité, le commandant du *Sévère*, M. de Cillart de

Surville, avait donné l'ordre d'amener le pavillon, sans avoir éprouvé de pertes qui pussent excuser une telle décision, et c'était seulement sur les menaces d'un officier auxiliaire, le lieutenant de vaisseau Dieu, qu'il s'était décidé à commander de faire flotter à nouveau les couleurs françaises.

C'en était trop : quatre capitaines de vaisseau furent renvoyés à l'Ile de France et cet acte d'autorité, peut-être illégal, eut du moins cet avantage qu'il fit taire les mécontents et les indisciplinés et que, pour un temps, dominés par une salutaire terreur, tous ne songèrent qu'à exécuter les volontés de l'impitoyable commandeur.

Négapatam avait été une horrible boucherie : tués ou blessés, nous y avions perdu plus de 800 hommes, et, ce qui était plus fâcheux encore dans les circonstances où l'on se trouvait, les bâtiments y avaient terriblement souffert : rien qu'aux vaisseaux, il manquait 19 mâts de hune! Suffren pourtant ne se découragea pas : il donna aux vaisseaux les mâts des frégates, aux frégates ceux des prises, fit couper des bois dans les forêts, improvisa des forges, des corderies, des poudreries, demanda au Sultan des Indous pour remplacer ses morts et ses blessés, et, le 1er août, il appareillait, alors que Hughes, qui avait à sa disposition toutes les ressources de l'arsenal de Madras, était encore retenu au port pour près d'un mois.

Cette promptitude, et l'arrivée de M. d'Aymar avec deux vaisseaux d'Europe, faisaient momentanément de Suffren le maître du golfe de Bengale. Il en profita pour se diriger sur **Trinquemalé**, où il arriva le 25 août; en quelques heures, sûr de n'avoir rien à craindre de la mer, il débarqua hommes et canons, bouscula les troupes ennemies, bombarda les forts et, le 31, il était maître de cette rade à laquelle amis et ennemis attachaient tant de prix.

Hughes accourait à la rescousse et, pour reprendre la place, livrait, le 2 septembre, la quatrième bataille de la campagne. Il avait maintenant 12 vaisseaux, Suffren 14; ce dernier songeait bien encore une fois à écraser une des ailes ennemies en la faisant doubler par deux de ses navires, le *Vengeur* et la *Consolante;* mais il n'espérait plus le succès de pareilles combinaisons avec

les lieutenants insuffisants auxquels, faute de mieux, il devait laisser le commandement de ses navires, et c'était seulement à la soudaineté et à la brutalité de l'action qu'il comptait demander la victoire. Il voulait arriver avec toute sa ligne sur l'ennemi, puis, parvenu à la distance voulue, la redresser et engager le combat à portée de pistolet. Comme toujours, ses intentions furent méconnues : un coup de canon tiré par accident du *Héros* parut aux autres navires le signal de l'action et tous les capitaines ouvrirent le feu bien avant le moment fixé par l'amiral. Celui-ci eut beau signaler de cesser le feu, essayer de donner l'exemple et conduire lui-même son navire bord à bord de ceux de l'ennemi : deux vaisseaux seulement le suivirent et ce fut avec ces trois bâtiments qu'il eut à combattre l'escadre anglaise presque entière; il courut alors le plus grand danger personnel de toute sa carrière, s'exposant au feu comme un jeune homme; on combattait à si courte distance qu'une balle ennemie vint couper les drisses du pavillon du *Héros*, qui s'abattit sur le pont; à cette vue, la colère, l'indignation de Suffren ne connurent plus de bornes : « Ils vont croire que je cède, qu'un chef d'escadre capi-« tule, criait-il. *Des pavillons blancs! des pavillons blancs! qu'on « couvre mon vaisseau de pavillons blancs!* » Enfin du Chilleau put ramener l'avant-garde au combat et se porter au secours de l'amiral. Hughes, voyant qu'il ne pouvait plus être question de reprendre Trinquemalé, ne s'obstina pas et reprit le large sans être poursuivi.

Plus que jamais Suffren s'emporta; cette victoire incomplète l'indignait : « C'est la défection la plus honteuse qui se soit jamais « vue, écrivait-il au ministre... Si tous les vaisseaux se fussent « approchés, et **tous, oui, tous** l'ont pu, il ne leur a manqué pour « cela que de le vouloir et de savoir manœuvrer, je devais détruire « l'escadre anglaise... **Il est affreux d'avoir pu quatre fois détruire « l'escadre anglaise et qu'elle existe encore!** »

Cependant les déconvenues continuaient : quatre capitaines, parmi lesquels deux des rares en qui Suffren eût quelque confiance, demandèrent à rentrer à l'île de France, se prétendant malades; le 7 septembre, un des navires de l'escadre, l'*Orient*, était jeté à la

côte et ne pouvait être relevé; le 4 octobre, c'était le tour du *Bizarre*, qui se perdait par un temps superbe et une mer admirable! Suffren en venait à douter de la possibilité de continuer son œuvre avec de semblables auxiliaires : « Envoyez-moi de bons « officiers, suppliait-il, nous serions maîtres de l'Inde si les vais- « seaux eussent été passablement commandés. *Je suis seul : per-* « *sonne qui puisse m'aider...!* » et il revenait à la charge quelques jours plus tard : « Je ne crois pas avoir les talents qu'il faudrait; « je ne suis rassuré que par votre confiance en moi; mais, en « vérité, si ma mort en ma route faisait vaquer le commandement, « qui me remplacerait? M. d'Aymar? vous le connaissez! M. de « Peynier?... Je ne connais qu'une personne qui a toutes les « qualités qu'on peut désirer... c'est M. d'Albert de Ryons et, « fût-il à l'Amérique, envoyez-lui une frégate. *J'en vaudrai mieux* « *l'ayant, car il m'aidera;* et si je meurs vous serez assuré que le « bien du service n'en perdra rien. Si vous me l'aviez donné quand « je vous l'ai demandé, nous serions maîtres de l'Inde... »

Hivernage à Achem. Campagne de 1783. Bataille de Gondelour. — Malgré tout, la campagne se terminait à notre avantage; mais l'approche de l'hiver, et le renouvellement de la mousson allaient rendre la côte de Coromandel intenable : déjà Hughes venait de quitter Madras pour Bombay. Trinquemalé, sans doute, offrait un mouillage relativement sûr, mais le pays, malsain et sans ressources, ne se prêtait nullement à un séjour de quelque durée. Allait-on revenir à l'île de France? A aucun prix Suffren ne voulait en entendre parler : c'eût été s'exposer à voir ses équipages fondre entre ses mains, c'eût été surtout livrer le golfe de Bengale aux Anglais qui, n'ayant que 800 milles à faire pour revenir, tandis que nous en aurions eu 3.000, nous y auraient devancés de deux mois et en auraient profité pour écraser définitivement nos alliés.

Aussi, coupant court à toutes les protestations, Suffren, sans consulter personne, partit de Trinquemalé le 15 octobre et s'en alla conduire l'escadre à Achem, dans l'île de Sumatra, où il espérait trouver des rafraîchissements et où il resterait au vent

de la côte indoue, à même d'y revenir dès que le temps le permettrait.

Son espoir fut en partie déçu, les Hollandais s'étant montrés aussi incapables de nous fournir des vivres et des munitions que de mettre en mer les huit vaisseaux qu'ils avaient à Batavia et dont le concours aurait pu nous être si précieux ; nos nombreux malades ne trouvèrent pas davantage à Sumatra le soulagement qu'on y était venu chercher pour eux ; mais du moins, l'escadre put, dès les premiers jours de janvier, faire sur la côte d'Orissa, où personne ne l'attendait, une réapparition foudroyante : en quelques semaines, l'**amiral diable**, comme les Indous appelaient Suffren, captura des centaines de bâtiments que, ne pouvant ni garder, ni vendre, il alla brûler en vue de Madras : les Anglais étaient aux abois.

A son tour, Hughes reparut sur la côte avec 18 vaisseaux ; mais Suffren, que **M. de Peynier** venait de rejoindre, en avait maintenant 15. Bussy arrivait à son tour, avec 35 transports et plusieurs régiments, après beaucoup de temps perdu au Cap, aux Mascareignes, à Achem ; **Tippou Sahib**, fils et successeur d'Haïder Ali qui venait de mourir, était plein d'ardeur et de haine contre les Anglais ; l'heure allait peut-être sonner où le rêve de Dupleix et de Lally serait réalisé, où la puissance britannique dans la péninsule s'écroulerait.

Mais Bussy n'était plus que l'ombre de lui-même : il perdit des semaines en tergiversations, en discussions d'argent et de protocole avec le sultan, et finalement ne fit rien : les Anglais eurent le temps d'appeler des troupes du Bengale et de Bombay ; bientôt le colonel d'Hoffelize se trouva rejeté dans Gondelour : si Hughes parvenait à l'isoler du côté de la mer, il était perdu.

Suffren accourait alors de Trinquemalé, où il était mouillé, tant pour observer les événements que pour ménager ses forces, la guerre ayant fait de terribles vides dans ses équipages : en dix mois il avait perdu 1.000 hommes par le feu, 1.400 par les maladies. Le 16 juin, il était en vue : comme il n'avait pas assez de monde pour armer ses batteries, il manœuvrait au lieu de combattre, attirait au large Hughes étonné de le voir fuir, puis, passant entre

lui et la côte, venait jusque devant Gondelour embarquer hommes, canons et munitions; il reprenait alors la mer et, le 20 juin, livrait la dernière bataille de la guerre.

Les circonstances ne lui permirent pas d'appliquer le dispositif qu'il avait décrit dans son fameux ordre numéro 3, communiqué à ses capitaines : les 8 vaisseaux de 64, en une ligne très espacée, livrant un combat d'usure à l'escadre anglaise, tandis que les cinq 74 doubleraient l'ennemi sous le vent et cerneraient l'arrière-garde déjà combattue au vent par une autre division de deux vaisseaux et une frégate.

La bataille de Gondelour ne fut donc qu'une canonnade en ligne à laquelle Suffren assista de loin, du pont de la frégate *la Cléopâtre* (une ordonnance provoquée par de Grasse après les Saintes ordonnait aux amiraux de passer sur une frégate au moment du combat, pour être mieux à même de le diriger). Ce n'en fut pas moins, grâce aux qualités nouvelles de solidité et de discipline acquises par l'escadre, la bataille la plus disputée et la plus régulièrement conduite de la campagne : quand la nuit sépara les adversaires, Gondelour était sauvé ; seul, le manque de câbles et d'ancres empêcha les Français de donner la chasse à Hughes qui se retirait en faisant bonne contenance, vaincu mais non détruit. Huit jours après, la frégate anglaise *Medea* apportait la nouvelle de la signature des préliminaires : la campagne de l'Inde était terminée.

E) Le Traité de Versailles.

Depuis Yorktown, en effet, les Anglais avaient perdu tout espoir et même tout desir de voir leurs affaires sur le continent américain se rétablir : la continuation d'hostilités qui les obligeaient à avoir sur pied 300.000 hommes et qui avaient élevé le budget de leur marine à 9 millions sterling, leur dette à 200, commençait à leur être insupportable : le 4 mars 1782, les Communes déclarèrent « qu'elles tiendraient pour ennemi du roi quiconque « essaierait de continuer une guerre ayant pour but de réduire

« à l'obéissance les colonies insurgées ». Lord North dut céder le pouvoir à un cabinet whig et les négociations ne tardèrent pas à s'engager.

La nouvelle des Saintes vint encore les faciliter : cette victoire permettait au gouvernement britannique de ménager la susceptibilité de ses compatriotes, d'affirmer qu'il ne traitait pas contraint et forcé, que le seul amour de la paix le rendait conciliant. Les Américains, d'ailleurs, voyant leur indépendance assurée, ne songeaient plus qu'à terminer au plus vite une guerre qui les avait épuisés et allèrent aux conférences avec la volonté d'aboutir, dont les Anglais profitèrent.

La France aurait pu continuer la lutte; mais cette guerre créait dans notre budget un gouffre que rien n'arrivait à combler; de plus, que pouvions-nous espérer? Nous avions donné notre plus grand effort dans les deux premières années de la guerre, sans aboutir; depuis, notre puissance offensive allait en diminuant. Celle de l'Angleterre au contraire, où la guerre devenait de plus en plus nationale, augmentait chaque jour : en 1778 la France avait à elle seule armé 45 vaisseaux contre les 60 de l'Angleterre; en 1782, elle n'en avait eu en mer que 60, tandis que sa rivale en avait 129; le total des flottes françaises, espagnoles, néerlandaises, américaines ne s'élevait qu'à 124 unités, et la disproportion ne pouvait que s'accroître, maintenant que l'Angleterre, délivrée de ses embarras américains, allait pouvoir nous faire face avec toutes ses forces.

Il n'y avait pas à compter sur nos alliés : l'expérience avait montré ce que l'on pouvait attendre des Hollandais et des Espagnols; quant aux Américains, ils n'allaient pas tarder à réaliser les prophéties de Turgot. Dès l'ouverture des négociations, leurs plénipotentiaires furent repris tout entiers par leurs sympathies héréditaires; la diplomatie britannique, d'ailleurs, sut habilement exploiter ces dispositions ; résignée par force à perdre des sujets, elle ne songeait plus qu'à se concilier pour demain des clients et des amis : il fallut que la France s'opposât à des concessions trop étendues de sa part. Sur bien des points, ce furent nos négociateurs qui eurent à opposer une digue aux ambitions américaines.

Les Yankees prirent fort mal cette « duplicité » ; ils en furent sur le point d'oublier les devoirs que leur avait créés l'alliance de 1778. Malgré leurs engagements formels, ils signèrent, le 30 novembre 1782, des « *articles provisionnels* », qui, malgré leurs dénégations, étaient un véritable traité séparé. Ainsi virtuellement abandonné, le gouvernement français n'eut plus qu'à brusquer les négociations pour ne pas laisser les Anglais se ressaisir et ce fut ainsi que, le 20 janvier 1783, furent arrêtés des préliminaires qui devinrent le 3 septembre une paix définitive.

Nous avions tout sacrifié à nos alliés, que nous tenions à conserver fidèles et reconnaissants et nous avions obtenu pour l'Espagne une grande partie de ce que nous lui avions promis en 1779, **Minorque** et **la Floride**, mais non la Jamaïque et surtout Gibraltar ; l'Angleterre n'avait voulu échanger cette placer ni contre la Floride, ni contre Oran, ni contre la Guadeloupe, qu'on lui avait successivement offerts. Malheureusement, pressés par les événements, nous avions dû abandonner les Hollandais : ce fut seulement le 2 septembre 1784 que, par notre médiation, la paix fut conclue entre eux et l'Angleterre ; encore durent-ils l'acheter par l'abandon de **Négapatam**, c'est-à-dire de leur existence sur le continent de l'Inde.

C'étaient en somme les Américains qui tiraient tout le profit de la guerre : non seulement ils avaient leur indépendance complète, absolue, sans indemnité, sans garantie en faveur des **loyalistes**, qui furent cruellement maltraités, mais encore l'Angleterre leur prodiguait complaisamment des territoires qu'elle aurait pu leur contester et des privilèges que tout leur refusait, le pays depuis les Alleghanys jusqu'au Mississipi, le droit de pêche en concurrence avec les sujets britanniques sur les côtes de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et du Labrador, celui de faire le commerce aux Indes Occidentales ! La mère patrie et ses anciennes colonies redevenaient étroitement unies économiquement. La France, elle, recevait comme paiement de ses victoires la minuscule île de **Tabago** et la restitution de ses anciens comptoirs du **Sénégal** : un pourboire !

Le bénéfice que nous recueillions de cette guerre était donc tout

moral : c'était celui d'avoir rompu le charme qui depuis un siècle liait la victoire au pavillon britannique, d'avoir montré que notre flotte existait, même en face de celle de nos rivaux. Satisfaction bien platonique, mais qui fut ressentie dans tout le royaume! Rien ne le montre mieux que la popularité dont se trouva aussitôt jouir le plus grand de nos amiraux, celui dont la campagne de l'Inde, connue malheureusement trop tard pour avoir exercé une influence sur la marche des négociations, faisait l'admiration de l'univers. Il n'est pas d'honneurs que l'on ne décernât alors à **Suffren** : chef d'escadre après la Praya, lieutenant général après Trinquemalé, il vit créer pour lui une quatrième charge de vice-amiral, qui devait disparaître à sa mort; son voyage à Paris, en 1783, fut une succession ininterrompue de manifestations triomphales.

Il les estimait méritées : « Si je pouvais tout dire », écrivait-il, « on m'estimerait comme militaire;... *ce qui s'est passé du mois de « mars jusqu'au mois de juin est fort au-dessus de tout ce qui s'est « fait dans la marine depuis que j'y suis;...* je crois que M. de Cas- « tries ne se repentira pas de m'avoir accordé une grâce inouïe... »

Dans sa pensée, cette campagne des Indes ne devait être qu'un coup d'essai : c'était sur un plus vaste théâtre qu'il était appelé à montrer ce dont il était vraiment capable. La marine et le pays le croyaient avec lui : mis à la tête de l'escadre que l'on arma à Brest en 1788, il put penser que son heure était venue; encore une fois il lui fallut remettre cette espérance, et quelques mois plus tard il mourait, d'un accès de goutte mal soigné. Le public qui s'était habitué à voir en lui le héros qui enlèverait à l'Angleterre le sceptre des mers refusa d'admettre qu'il eût pu mourir de mort naturelle et l'on raconta longtemps qu'il avait été tué en duel à la suite d'une sotte querelle, victime de la rancune et de la alousie de la caste maritime.

CHAPITRE VII

L'ÉQUILIBRE MARITIME ET ÉCONOMIQUE A LA FIN DU XVIII[e] SIÈCLE.

« *La gloire de l'Angleterre est passée,* » déclamait un orateur tory au lendemain de la paix de 1783 : « *elle donnait hier la loi* « *aux autres, aujourd'hui elle la reçoit.* » C'était une exagération : personne ne dictait la loi à l'Angleterre, qui avait au contraire presque imposé à la France le traité de Versailles ; du jour où elle se décida à reconnaître les faits accomplis, elle se retrouva aussi forte, aussi sûre de l'avenir qu'avant la guerre.

Que perdait en effet le Royaume-Uni à la révolution, depuis longtemps fatale, qui lui enlevait ses possessions américaines? il en gardait ce que ces colonies avaient toujours eu de plus précieux pour lui, leur commerce et leurs approvisionnements ; car, de longtemps, ce pays, tout occupé d'agriculture (ou de pêche et de marine), ne devait pas avoir d'industries capables de suffire à ses besoins et, les relations anciennes, la communauté des habitudes et des goûts aidant, les Yankees n'allaient pas tarder à redevenir les plus fidèles clients des manufacturiers anglais : ceux-ci profitèrent même étrangement du magnifique essor qui suivit la naissance du jeune peuple américain, et, à bien des égards, on peut soutenir que la formation de la République des États-Unis fut une excellente affaire pour la Grande-Bretagne. Tout bien considéré, le Royaume-Uni sortait plutôt grandi de la lutte ; la France se trouvait, en définitive, avoir dépensé 1.400 millions pour une satisfaction d'amour-propre ; quant aux Pays-Bas, à l'Espagne, personne ne les comptait plus parmi les puissances de premier ordre.

Une seule chose était changée : l'Angleterre n'avait plus la pré-

pondérance navale absolue; elle avait pu tenir tête à l'Europe coalisée, non la vaincre, et maintenant, en face des 180 vaisseaux que l'union de la France, de l'Espagne et des Pays-Bas pouvait mettre en mer, en face des 150 vaisseaux des neutres, restés groupés autour de la Russie, elle ne faisait plus figure que d'une puissance maritime parmi les autres, la première sans doute, mais non plus comme jadis la seule.

Il n'y avait pas d'espoir que de nouveaux armements pussent apporter un remède à cette situation : les nations continentales y veillaient avec un soin jaloux, et la France, par exemple, allait dépenser à elle seule, de 1784 à 1789, 380 millions pour maintenir sa flotte en état. Seules, une guerre, des victoires pouvaient rétablir l'ancienne suprématie; ces victoires n'étaient pas assez assurées pour qu'aucun homme d'État songeât de longtemps à vouloir, à provoquer, même à préparer cette guerre.

Par contre, les puissances du continent n'étaient pas plus en état d'abattre définitivement le Royaume-Uni; une nouvelle lutte n'aurait pu que renouveler les vaines hécatombes de la guerre d'Amérique. Pouvait-on la désirer? pourquoi chacun ne se contenterait-il pas de ce qu'il avait, n'accepterait-il pas que l'on fondât la paix définitive sur une franche et complète réconciliation? La part que deux siècles d'efforts avait assurée à la France et à l'Angleterre dans l'exploitation du monde était suffisante pour donner à l'une et à l'autre la richesse et le bien-être; au lieu de gaspiller leurs forces en des luttes presque fratricides, ne convenait-il pas que les deux grands états civilisés en réservassent l'emploi pour se mettre à l'abri des terribles crises, intérieures ou extérieures, qui les menaçaient?

Beaucoup le crurent, des deux côtés de la Manche : « C'est une « faiblesse et un enfantillage, déclarait Pitt, de supposer qu'une « nation doive être à jamais l'ennemie d'une autre », et Vergennes répondait : « *C'est un vieux préjugé, que je ne partage pas, qu'il « existe des incompatibilités entre les nations!* »

Le Traité d'Eden. — Tout allait donc à une réconciliation qui ne lésérait ni n'humilierait personne. Mais une telle pacification ne

pouvait se fonder sur un arrangement de fortune comme les traités par lesquels on avait coutume de terminer les guerres, véritables suspensions d'armes entre deux ennemis qui restaient ensuite en face l'un de l'autre, en garde, toujours prêts à reprendre la lutte. Pour mettre fin aux jalousies, aux défiances, aux haines, il fallait donner aux nations elles-mêmes la conviction que la guerre ne *devait* plus jamais recommencer, que la paix était indispensable au bonheur, à la vie de chacun, fonder l'union durable sur la conciliation, sur la convergence permanente des intérêts.

Or, depuis 1713, la France et l'Angleterre vivaient sur un pied de véritable guerre économique : les quelques échanges qu'elles faisaient, officiellement ignorés, étaient à peine tolérés par les gouvernements : il importait que cette situation anachronique, préjudiciable à tous, prît fin, que des relations pacifiques, normales, régulières, s'établissent entre les deux rives de la Manche. Un *traité de commerce* était le complément indispensable de la paix de Versailles.

L'Angleterre en voyait l'utilité : elle n'était plus le pays des timides trafiquants de 1713, affolés par la seule image de la concurrence française, mais la nation industrielle entre toutes, sûre de soi, n'aspirant qu'à tirer de l'argent des autres en leur vendant ses produits. **William Pitt**, qui venait d'arriver au ministère, se croyait appelé à faire sa patrie plus grande par la paix que son père ne l'avait faite par la guerre : il voulait donner au gouvernement de bonnes finances, aux particuliers la sécurité, l'aisance, la vie à bon marché. La destruction des entraves douanières qui paralysaient l'industrie, sans enrichir le Trésor, était le premier objet qu'il se proposait; derrière lui, les capitalistes, qui faisaient la force du parti whig, étaient déterminés à faire aboutir la réforme.

En France, pour d'autres raisons, les dispositions étaient les mêmes. Les écrivains, véritables maîtres de l'opinion, et par elle du gouvernement, s'étaient beaucoup occupés au cours du XVIII^e^ siècle des questions de production et de répartition de la richesse : une science nouvelle, l'**économie politique**, avait surgi, enseignant que les phénomènes économiques, loin d'être livrés

au hasard, pouvaient être conduits suivant des règles précises et certaines, et ses adeptes, **Turgot, Dupont de Nemours**, etc.., prenaient une autorité chaque jour plus grande jusque dans les conseils du roi. Or les économistes tenaient comme un véritable dogme que l'intérêt du consommateur prime celui du manufacturier et du marchand, que rien ne doit restreindre la liberté des échanges, que la concurrence fait l'activité du commerce et le bonheur du peuple, qu'il ne doit y avoir ni monopoles, ni privilèges d'aucune sorte; les **physiocrates** soutenaient que, l'agriculture étant la seule véritable richesse, un État doit avant tout assurer à ses producteurs des débouchés, sans s'ingénier à créer des industries là où elles ne naissent pas naturellement. Il leur paraissait, par exemple, d'une importance majeure que la France, productrice de vins, d'alcools, de blés, s'ouvrît le riche marché que devait être pour ces articles le Royaume-Uni.

Tous étaient donc d'accord pour demander un **traité de commerce**, et les signataires de la paix de Versailles en avaient prévu la négociation à brève échéance. Les Anglais, il est vrai, peu soucieux de prendre des engagements dont on ne pouvait prévoir les conséquences, se seraient contentés d'une liberté de fait; mais Vergennes refusa de laisser les choses dans le vague, et les conférences s'ouvrirent en décembre 1785. Par malheur nos représentants, assez mal préparés à ce genre de négociations, s'attachèrent surtout aux principes, tandis que le plénipotentiaire britannique, **William Eden**, guidé par les instructions que lui avait remises le **Board of Trade**, après une consultation minutieuse des corporations intéressées, put défendre les intérêts de son pays d'une façon infiniment plus pratique et fructueuse; après des discussions qui faillirent plusieurs fois aboutir à une rupture, les 42 articles du traité furent signés le 26 septembre 1786.

Cet instrument instituait un régime radicalement différent de tout ce que l'on avait vu jusque-là ; les deux nations semblaient s'attacher à développer les relations commerciales entre elles, au lieu de finasser pour se réserver le bénéfice exclusif de ces transactions. La **France abolissait toutes** les prohibitions, et se bornait à prélever sur les importations anglaises des droits *ad valorem*

assez modérés : l'Angleterre, que ses engagements avec le Portugal empêchaient de nous accorder la réciprocité, nous faisait des concessions qui allaient presque jusqu'au traitement de la nation la plus favorisée : si elle maintenait certaines prohibitions (soieries, etc... , elle consentait, et c'était l'essentiel à nos yeux, à diminuer de moitié les droits sur nos vins et nos eaux-de-vie.

A part quelques brasseurs et quelques drapiers, l'Angleterre accueillit bien ce traité, qui ouvrait le marché le plus productif qui fût au monde à ses cotonnades, à ses fers, à sa quincaillerie. En France, il fut, à peine connu, l'objet de l'indignation générale. Nos industriels se proclamèrent à l'envi incapables de tenir tête à la concurrence étrangère et l'on écrivit que le ministère avait signé le traité pour « rembourser à l'Angleterre une partie des dé- « penses de la Guerre d'Amérique ».

Le gouvernement tint bon et le nouveau régime fut appliqué le 17 mai 1787; des traités inspirés par les mêmes principes furent conclus avec la Russie, les États-Unis, la Suisse; on en négocia avec l'Espagne, les Pays-Bas, etc...; le libéralisme parut alors sur le point de devenir la loi universelle du trafic.

Les effets ne tardèrent pas à s'en faire sentir : les échanges avec l'Angleterre qui n'avaient guère dépassé 5 à 6 millions avant la guerre, atteignirent 96 millions en 1787! 145 en 1792! L'activité des affaires dans l'univers entier prit une intensité qui surprit tous les observateurs; les métaux précieux, que les mines américaines produisaient cependant en quantités toujours croissantes (260 millions par an au lieu de 120 un siècle plus tôt), ne suffirent plus aux transactions : malgré ses répugnances, la France dut suivre l'exemple des nations commerçantes, organiser le crédit : elle avait déjà créé une **Caisse d'Escompte** (1780); jamais, depuis que le monde existait, on n'avait vu une telle fièvre d'affaires et de commerce.

Commerce, industrie, marine de l'Angleterre à la fin du XVIII^e^ siècle. — L'Angleterre, surtout, profita de cette transformation de l'univers. Vers 1770 encore, le chiffre total de son trafic n'atteignait pas 600 millions; au lendemain de la guerre d'Amérique, brus-

quement il passait à 800 (1785), à 1.200 (1794) à 1.800 millions (1800) !

Aucune nation en effet n'était armée comme elle pour cette lutte. C'était le résultat d'une évolution, capitale dans l'histoire de l'humanité, qui venait de s'accomplir dans les Iles Britanniques, et que toutes les autres nations étaient appelées à imiter.

De tous temps, les lainages, les draperies d'Angleterre avaient été appréciées sur le continent et le gouvernement avait toujours encouragé cette industrie, admirable aux yeux des théoriciens de l'école mercantile pour ce qu'elle faisait entrer de l'argent dans le pays sans en faire sortir, le royaume trouvant en soi-même et la matière première et la main-d'œuvre. Au cours du XVIIIe siècle, on commença à joindre à cette fabrication celle des **tissus de coton**, destinés à remplacer les toiles de lin et de chanvre; d'ingénieux et patients chercheurs déterminèrent la technique de cette fabrication nouvelle : des **machines**, mues par les forces naturelles, suppléèrent la main-d'œuvre humaine, les **ateliers** et les **manufactures** d'autrefois cédèrent la place à des **usines**, à des **fabriques** à la production rapide, illimitée : en 1785, l'Angleterre exporta pour 25 millions de cotonnades, en 1792 pour 50! Des transformations analogues bouleversaient l'industrie du fer, celle de la céramique, etc... ; des quantités chaque année plus grandes de marchandises excellentes étaient lancées sur le marché, à des prix qui les rendaient accessibles à tous; les luxes de jadis devenaient des besoins indispensables, pour toutes les classes, dans l'univers entier; les demandes de tissus, de meubles, d'ouvrages de métal ou de poterie s'accroissaient dans des proportions fantastiques, et l'Angleterre, qui seule dans le monde était outillée pour les satisfaire, exportait, pour répondre aux commandes, des masses de marchandises d'une valeur et d'un encombrement qui commençaient à dépasser l'imagination.

Sans la marine, cet essor n'aurait pas été possible : elle avait fourni à l'industrie ses matières premières, lui apportant le coton des Indes, l'indigo d'Amérique, etc..., lui assurant les premiers débouchés réguliers qui la firent vivre, aux Indes, en Afrique, dans l'Amérique Espagnole; elle lui dut par contre-coup un

admirable accroissement de son activité : Londres, Liverpool, Newcastle grandirent en même temps que Manchester et Birmingham; leurs navires s'en allèrent porter les marchandises partout où on les demanda, et ce fut dans le monde entier. Le tonnage des bâtiments déchargés dans les ports de la Grande-Bretagne passa de 573.000 tonnes en 1760 à 959.000 en 1784, à 1.565.000 en 1792! et, grâce à l'Acte de Navigation toujours impitoyablement appliqué, 10 % seulement de ces navires étaient étrangers!

Commerce, industrie, marine marchande, tout prospérait à la fois; l'Angleterre était riche comme n'avait jamais été une nation : d'après les évaluations des statisticiens, la valeur du capital britannique, de 6 milliards en 1640, de 11 à peine en 1700, se serait élevé à 50 milliards avant la fin du siècle, pour un pays qui n'avait pas plus de douze millions d'habitants; on comprend que les hommes d'État anglais aient préféré une paix qui donnait de tels résultats à toutes les guerres victorieuses!

Situation économique de la France. — D'une première vue, il pourrait sembler que cette période n'ait pas été moins favorable à la France; les chiffres que donnent les statistiques de cette époque ne sont pas inférieurs à ceux dont s'enorgueillissaient nos voisins : la guerre de Sept Ans avait fait tomber nos échanges à 323 millions, mais ils étaient remontés à 724 pour la période 1764-1776, à 683, malgré la guerre, entre 1777 et 1783; le même élan qui emporta alors l'activité du commerce anglais semble aussi s'être emparé du nôtre, et Arnould donne, pour 1784-87, le chiffre moyen de 1.062 millions. Sur sa parole, l'amiral Réveillère a pu écrire qu'avant la Révolution *notre commerce égalait et surpassait celui de l'Angleterre.*

L'impression change un peu lorsqu'on s'avise de pousser l'analyse plus loin; un fait qui nous frappe d'abord est que le rapport des exportations aux importations était sensiblement plus élevé en Angleterre (138 %) qu'en France (87 %); la prospérité de la France en effet résultait essentiellement de son activité intérieure, de son agriculture en particulier. Les Français étaient à l'aise et c'est pour cela qu'ils consommaient beaucoup; mais ils

n'étaient pas en état d'exploiter les marchés étrangers, et surtout d'y tenir tête à la concurrence anglaise.

L'industrie française était, en effet, fort en retard; ses produits de luxe restaient recherchés, pour le fini de leur exécution et le goût de leurs auteurs, et aussi parce que la société française faisait la mode; mais la production demeurait organisée conformément au vieux système corporatif et nous n'étions capables de produire ni de grands assortiments, ni à bon marché. Le gouvernement lui-même avait plutôt entravé qu'accéléré les transformations de notre vie économique : on répétait que, la France étant un royaume essentiellement agricole, il fallait s'attacher à développer la classe des laboureurs, plus saine, plus honnête, plus docile, de préférence à celle des artisans, plus remuante et moins facile à gouverner. Que si nous ne produisions pas dans ces conditions des manufactures égales à celles de nos rivaux, il y avait là plutôt un bien qu'un mal : notre intérêt étant de vendre nos produits agricoles à l'extérieur, il convenait que nos acheteurs éventuels fussent riches, pour pouvoir nous acheter beaucoup; toutes les nations trouvaient avantage à ce que toutes les nations fussent prospères, l'intensité des échanges qui en résultait profitant également à tous; il fallait donc nous réjouir de voir nos clients s'enrichir, fût-ce en nous vendant leurs manufactures, ce que l'on eût jadis regardé comme un véritable désastre.

La conséquence de ces tendances fut que, dès que le traité de 1786 fut mis en vigueur, nous nous trouvâmes envahis par les produits britanniques. En trois ans, les importations d'Angleterre en France passèrent de 24 à 63 millions, tandis que les importations de France en Angleterre atteignaient péniblement 30 millions. Les faïenceries de Rouen, les filatures de Basse-Normandie, les draperies de Picardie cessèrent d'exister. Presque tous les articles d'usage courant, vêtements, ameublements, quincaillerie, vinrent d'outre-Manche. L'anglomanie de notre cour donnant le ton à l'Europe, nos fabricants, ainsi battus sur le marché national, perdirent par surcroît une partie des positions qu'ils conservaient hors de chez nous.

Ils ne gardèrent quelque avantage que sur des marchés spé-

ciaux, pour ainsi dire réservés, aux besoins particuliers desquels l'industrie anglaise ne pouvait s'adapter comme la nôtre. Ces pays étaient surtout la région du Levant, où la paix, qui n'avait pour ainsi dire pas été troublée depuis un siècle, avait permis aux Marseillais de donner libre cours à leur génie commercial : de 20 millions en 1728, notre chiffre d'affaires y était passé à 75 en 1746, à 175 en 1776.

Cette exception mise à part, les exportations de la France propre consistaient surtout en produits de l'agriculture. On a vu l'importance que le gouvernement attachait à fournir des débouchés à nos vins et à nos alcools; on la trouvera justifiée quand on saura que la valeur de nos exportations sous cette dénomination égalait celle de nos exportations en objets manufacturés. Le seul malheur était que la vente de ces denrées, objets de luxe pour les consommateurs étrangers, était contenue dans d'assez étroites limites, et que, soumise de plus aux fluctuations des récoltes, elle n'assurait pas à notre activité commerciale la certitude du développement régulier, sûr et illimité, que l'espoir d'approvisionner l'univers de tissus et d'outils offrait aux négociants anglais. L'infériorité de notre industrie condamnait le commerce à rester en France toujours, plus ou moins, de la spéculation.

La Marine marchande. — Tout bien pesé cependant, on ne saurait nier que la situation du commerce français dans le monde fût, vers 1789, plus brillante qu'elle n'avait jamais été. A ne considérer que les chiffres, l'équilibre qui s'établissait entre l'Angleterre et nous pouvait passer pour satisfaisant, et le régime qu'instaurait le traité de 1786 nous permettait d'espérer beaucoup de l'avenir, si nous savions exploiter les possibilités de développements nouveaux qu'il nous ménageait. Par malheur, les armes qu'il nous eût fallu pour soutenir cette lutte nous faisaient en partie défaut; non seulement, comme nous avons vu, notre outillage industriel était défectueux et suranné, mais nous manquions des moyens de transporter avec économie nos produits dans les autres parties du monde et de les y présenter avec

avantage : nous n'avions pas de flotte de commerce digne d'être opposée à la marine britannique.

Périodiquement anéantie par les guerres, gênée dans son développement par une législation tracassière et surtout par la tyrannie des classes, la nôtre végétait. Le **cabotage**, il est vrai, était réservé par la loi au pavillon français ; mais que représentait au juste le mouvement de 1.400.000 tonnes inscrit de ce chef dans les documents officiels? Quelques milliers de barques misérables circulant sur les côtes pour suppléer à l'insuffisance de nos routes! c'était à peine là de l'activité maritime! La **Grande Pêche**, dont se préoccupaient toujours nos gouvernements, n'était qu'une pépinière de matelots pour la marine militaire; ce n'était ni des 11 millions qu'elle rapportait, ni des 300 navires qu'elle armait qu'on se souciait, mais des 12.000 hommes qui, grâce à elle, figuraient sur la matricule des classes : son rôle économique était pour ainsi dire nul.

Seule, la **navigation au long cours**, pour laquelle la comparaison avec les marines étrangères est possible, mérite de retenir notre attention. De ce côté, la situation était loin d'être bonne : sans doute, le mouvement de nos ports, 19.425 navires, 1.356.000 tonneaux à l'entrée et à la sortie, était à peu près égal à la moitié de celui des ports anglais; mais de toute cette activité presque rien ne nous revenait : 29 % seulement de ce trafic se faisait sous notre pavillon; l'armement français n'envoyait aucun bâtiment dans le Nord, en Angleterre, en Espagne; la seule place de Marseille, qui représentait, il est vrai, plus du dixième du mouvement total de la France (2.442 navires) en 1792, faisait exception, et c'était en grande partie sur des navires français qu'elle expédiait ses savons et ses draps dans les Échelles du Levant. Nous nous trouvions ainsi réduits à un état de véritable dépendance vis-à-vis de la marine britannique; les Anglais étaient presque les seuls à desservir nos ports, à transporter nos marchandises et celles dont nous avions besoin; maîtres du fret, ils l'étaient par là des prix et de toute la vie économique du royaume.

Pour le moment leur intérêt, d'accord avec le nôtre, leur faisait vouloir le développement des échanges; mais que leurs dis-

positions vinssent à changer et, incapables de nous passer d'eux, nous nous trouverions hors d'état de nous dérober à leur volonté; si même il fallait en venir aux armes pour échapper à cette tyrannie économique, notre magnifique flotte de guerre, artificiellement créée à coups de millions, verrait sa puissance effective singulièrement diminuée par cet anéantissement de notre navigation commerciale, qui ne pourrait lui procurer ni hommes ni vaisseaux! Ainsi, pour n'avoir pas su se donner la marine de commerce indispensable à son existence comme grande puissance commerçante, la France était condamnée à n'avoir qu'une prospérité instable et incomplète; sa liberté d'action, l'autonomie de son développement économique en étaient même compromises.

Les colonies françaises. — Il ne faudrait pas croire cependant que nos ports de l'Océan fussent absolument inactifs; au contraire pour le Havre, Saint-Malo, La Rochelle, Nantes, Bordeaux surtout, cette seconde moitié du XVIII[e] siècle fut une période de prospérité et de richesse; leurs armateurs, sans doute, n'étaient pas en état de lutter à armes égales contre leurs concurrents d'outre-Manche; mais, de même que les Marseillais faisaient la loi dans les Échelles du Levant, de même les Ponantais étaient les maîtres d'un marché privilégié où ils n'avaient aucune rivalité à redouter : l'**exploitation des colonies** leur permettait d'accumuler des richesses que l'univers leur enviait.

Le traité de 1763 en effet, qui nous semble aujourd'hui avoir emporté toute notre grandeur coloniale, n'avait pas du tout eu ce caractère aux yeux des contemporains; pour eux la matière coloniale était, non pas les hommes ou la terre, mais le trafic; or, loin de diminuer à la suite des désastres du règne de Louis XV, ce trafic avait, au contraire, pris un développement tout nouveau : d'après Arnould, nos affaires avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique s'élevaient à 250 millions par an, le tiers de nos échanges avec les pays européens; si l'on ajoute à ces profits ceux qui résultaient de la transformation et de la réexportation des denrées coloniales, on arrive à des chiffres plus considérables encore;

du point de vue du commerce extérieur, la France était alors bien plus une nation coloniale qu'une nation agricole : elle tenait un rang éminent, peut-être le premier, parmi les États possesseurs d'empires coloniaux, par la valeur de ses domaines et par les fruits qu'elle en tirait.

Ce n'étaient plus les **Indes Orientales** qui servaient de base à cette activité : dans cette partie du monde le traité de 1763 avait effectivement marqué la fin de notre grandeur. La **Compagnie des Indes**, qui s'était toujours défendue d'ambitions politiques, avait bien commencé par déclarer que la paix ne pouvait que lui permettre de rétablir ses affaires. Mais elle était l'objet d'une véritable haine de la part des négociants, qui se croyaient lésés par son monopole, et les économistes, ennemis par principe de tout privilège, lui avaient déclaré une guerre à mort. Dès 1763, ses actions tombèrent à 725 livres, il lui fallut renoncer à faire la traite et céder au roi ses établissements de la côte d'Afrique; ce ne fut pas assez pour ses ennemis. Une savante campagne, menée par **Morellet** et **Gournay**, ameuta l'opinion et, en 1769, le gouvernement dut suspendre son privilège et ordonner sa liquidation. Ses comptoirs devinrent des établissements royaux, et le commerce des Indes fut permis à tous les sujets du roi.

On raconta que les résultats étaient excellents, « les bénéfices « plus considérables, les retours plus prompts, les prix moins « élevés! » Le chiffre de nos affaires dans cette région aurait triplé en vingt ans, atteint 20 millions. Notre œuvre coloniale aux Indes n'en était pas moins complètement abandonnée : une vingtaine de navires se rendaient chaque année dans les ports de l'Asie Méridionale et Orientale; ce n'était pas assez pour nous y assurer une existence sérieuse. Une nouvelle **Compagnie des Indes**, créée en 1785 par un dessein de pure spéculation, n'y devait pas mieux réussir que les armateurs privés : il n'y avait pas à espérer que l'on pût revenir là sur ce qu'avait décidé la Guerre de Sept Ans.

Sur la route des Indes, nous possédions les **Mascareignes**. Comme on tenait à les conserver, on voulut les transformer en une colonie de plantation sur le modèle des Antilles, de manière

qu'elles eussent une valeur propre et pussent subsister par elles-mêmes; **Bouvet** et **Poivre** réussirent à mener à bien cette œuvre jadis esquissée par La Bourdonnais; Bourbon fournit les meilleurs cafés de l'univers, et la culture de la **cannelle**, des **muscadiers**, des **vanilliers** à l'île de France nous permit d'enlever enfin aux Hollandais le monopole qu'ils détenaient pour ces articles depuis deux siècles. En vingt ans la population blanche passa de 2.000 à 10.000 têtes, la population noire de 20.000 à 50.000; le commerce propre des îles atteignit 6 ou 7 millions par an.

Le véritable fondement de la grandeur coloniale de la France n'en était pas moins encore, toujours, les merveilleuses, les uniques **Antilles**. Si **Sainte-Lucie**, **Tabago**, etc..., non encore établies (15 à 20.000 habitants au maximum), ne constituaient qu'une sorte de réserve pour l'avenir, la **Guadeloupe** avait profité de son occupation par les Anglais pendant la guerre de Sept Ans pour se procurer les nègres qui lui avaient manqué jusque-là, et ne le cédait maintenant en rien à sa rivale la **Martinique** : en 1780, elles avaient respectivement 99.000 et 86.000 habitants. Mais la plus importante de nos colonies restait **Saint-Domingue** avec 500.000 habitants, dont 450.000 esclaves; elle faisait pour 400 millions d'affaires par an et sa richesse était célèbre dans le monde entier.

La constitution de ces colonies était maintenant fort différente de ce qu'elle avait été jadis, par l'effet d'une évolution curieuse, contre-coup assez inattendu du développement même de leur richesse; depuis que les plantations des îles étaient devenues des propriétés aux revenus fabuleux, leur possession n'avait cessé d'exciter chaque jour davantage l'envie et l'ambition des particuliers, et, par suite de mariages et de spéculations diverses, quelques-uns des plus beaux parmi ces domaines étaient passés entre les mains de grands seigneurs qui en dépensaient les revenus à Versailles sans jamais venir visiter leurs habitations des îles. Les intérêts des Antilles s'en étaient fort bien trouvés, car il s'était constitué de la sorte auprès du roi un *parti colonial*, influent, toujours prêt à prendre en mains les revendications des colons, et arrivant souvent à les faire aboutir, même

contre les doctrines administratives et les exigences des commerçants.

Dès 1762, par exemple, la faveur de Choiseul avait confié la direction des colonies à un créole de la Martinique, son ami et son parent, **Dubuc**, et le premier soin du nouveau premier commis avait été de commencer la destruction de l'exclusif, cet éternel objet de la haine des colons : sous prétexte d'obvier aux conséquences de la perte du Canada, il avait ouvert aux Antilles deux **ports d'entrepôt**, où les navires étrangers pouvaient librement apporter les denrées que le commerce français n'arrivait pas à fournir (bois et salaisons en particulier), et charger les mélasses et tafias, résidus de la fabrication du sucre, que les négociants métropolitains refusaient dédaigneusement d'acheter ; vingt-cinq ans plus tard, par l'effet de l'**arrêt du conseil du 30 août 1784**, il y avait sept ports d'entrepôt, la liste des articles permis s'était notablement allongée, et les colons avaient trouvé le moyen de rendre tout retour en arrière impossible en faisant garantir le maintien de ce régime par une convention internationale signée avec les États-Unis ! Les infractions au système se multipliaient et les administrateurs, toujours sous la menace d'une émeute aux îles ou d'une intrigue à Versailles, se faisaient chaque jour plus conciliants : en 1789, sur 4.270 navires inscrits à l'entrée ou à la sortie des ports des Antilles, 2.319 étaient américains, 847 français ; et les statistiques ne tenaient pas compte de la contrebande !

Mais alors, si le commerce de nos colonies était entre les mains des étrangers, que nous importait la prospérité de ces établissements ? Pourquoi les conserver, si nous n'étions pas les maîtres de diriger leur exploitation conformément aux intérêts de la France ? N'était-ce pas l'avortement définitif du système colonial, la démonstration de la faute que l'on commet toujours à gaspiller des millions pour créer des établissements dont on ne peut ensuite retenir le fruit qu'en y exerçant une tyrannie odieuse et qui finissent d'ailleurs inévitablement, un jour ou l'autre, par échapper à cette domination injuste ? L'exemple de l'Angleterre et de ses possessions américaines ne devait-il pas nous éclairer ?

« *Toutes les métropoles* », écrivait Turgot, « *seront forcées d'aban-* « *donner tout empire sur leurs colonies*, de leur laisser une entière « liberté de commerce avec toutes les nations, de *se contenter de* « *partager leur liberté,* » et les économistes libéraux étaient tous d'accord pour réclamer l'abandon d'un système qui conduisait aux abîmes.

La France n'avait garde de les écouter : elle ne voulait voir que les trésors que les Antilles faisaient affluer chez elle; qu'importait que les Américains eussent part à l'exploitation de nos établissements, puisque cette collaboration en augmentait la richesse, et le produit net que nous en tirions? On se disait que nos colonies faisaient pour 700 millions d'affaires par an (250 de plus que celles de l'Angleterre!), que trois, six millions d'hommes en tiraient leur subsistance. S'il y avait là quelque exagération, la réalité n'en demeurait pas moins fort belle : d'après Arnould, la France vendait chaque année à ses colonies pour 78 millions de marchandises, et leur prenait pour 185 millions de leurs denrées; celles-ci, manipulées, raffinées, transformées chez nous, suffisaient à notre consommation et fournissaient encore 150 millions à notre exportation, plus que notre industrie, plus même que notre agriculture! Le commerce colonial représentait plus du quart de notre commerce total : il faisait vivre 15.000 de nos matelots et l'on disait que c'étaient les meilleurs, puisque c'étaient les seuls longs-courriers qu'eût la France. Du point de vue militaire même, la possession de nos colonies multipliait pour ainsi dire notre grandeur et notre influence dans le monde : qu'eût fait Suffren sans les Mascareignes? et si nous n'avions eu les Antilles, serions-nous arrivés à mener à bien cette grande œuvre de la libération des États-Unis, qui semblait faire de nouveau de nous les arbitres des destinées des nations?

Nouvel élan d'expansion coloniale. — Si la France comptait dans le monde comme grande puissance maritime elle le devait donc, surtout, à son merveilleux empire colonial : la pensée que leur devoir était de lui assurer un avenir plus brillant encore en développant, en étendant cet empire devait nécessairement se

présenter à l'esprit de nos hommes d'État, et il n'y a rien d'étonnant à ce qu'une de leurs préoccupations dominantes au cours de ce dernier quart du XVIII^e siècle ait été d'acquérir pour la France des **colonies nouvelles**.

Choiseul, surtout, y donna tous ses soins : il songea à acheter les **Philippines** aux Espagnols, appuya les tentatives de **Bougainville** aux **Malouines**, celles de quelques descendants des flibustiers au **Darien**; mais sa grande idée fut, puisque les progrès de la production des denrées coloniales, dont l'importance pour notre commerce paraissait si grande, étaient limités par l'étendue restreinte de nos îles, de chercher à introduire ces cultures dans des pays où l'extension des plantations pût être pour ainsi dire illimitée. Reprenant les rêveries du temps de Louis XIV, on avait songé à **Madagascar**; mais les rapports de **Kerguelen** et de **Sonnerat** furent nettement défavorables : on ne soutint pas les aventuriers qui tentèrent de se créer un empire sur cette terre par leurs propres moyens, **Mandane**, **Labigorne**, **Benyowski**, et tous finirent misérablement; de ces velléités de fondation d'une colonie nouvelle il ne subsista que le petit établissement de **Sainte-Marie**.

Le seul effort un peu sérieux qui fut tenté eut pour objet de mettre enfin en valeur cette **Guyane** dont nous n'avions rien tiré depuis deux siècles. Choiseul y envoya le chevalier **Turgot** et l'intendant **Champvallon** avec 15.000 malheureux, vagabonds et repris de justice, que l'on prétendit établir sur les bords du Kourou. Mais l'expédition avait été organisée avec une incompétence et une légèreté inconcevables : tout manqua; la maladie, la famine, la misère enlevèrent presque tous les colons et il ne resta de cette tentative avortée que l'effroyable renom d'insalubrité qui devait à tout jamais écarter la colonisation de la Guyane. En haut lieu cependant, on n'était pas découragé, et l'intendant **Malouet** allait continuer les études, proposer un système dont l'application eût peut-être pu donner des résultats, si la Révolution n'était venue brusquement tout ajourner.

Il résultait de ces expériences que la mise en valeur de terres nouvelles était une opération difficile et hasardeuse, aux profits lointains et incertains; aussi l'ambition de nos colonisateurs

était-elle invinciblement ramenée vers les terres fortunées où il n'y avait pas à créer des richesses de toutes pièces, mais simplement à organiser la prise de possession et l'exploitation de richesses existantes, vers ces Indes d'Orient et d'Occident dont la fortune de la guerre nous avait évincés et où nous ne pouvions nous résigner au rôle de comparses que le vainqueur consentait seulement à nous laisser; les faiseurs de projets étaient légion et certains auraient sans doute mérité d'être soutenus mieux qu'ils ne furent; en Indo-Chine par exemple, l'initiative de l'évêque Pigneau de Béhaine nous permettait de nous introduire en Annam et d'y jeter les bases d'une influence destinée à se transformer au XIX^e^ siècle en une domination réelle. Mais cette aventure passait inaperçue et c'était vers l'Indoustan que se tournait encore toute l'attention de nos diplomates et de nos colonisateurs : beaucoup allaient jusqu'à s'imaginer que le sultan de Mysore pourrait être l'instrument qui nous permettrait de reprendre pied sur ce sol privilégié, tout au moins d'y arrêter les progrès des Anglais. A vrai dire, l'espérer eût été une folie : les Anglais attachaient maintenant à la possession de l'Inde une telle importance que pour la conserver, ils eussent risqué sans hésiter jusqu'à leur dernier homme et à leur dernier vaisseau.

Eux-mêmes en effet ne se rendaient pas compte à quel point leur richesse et leur grandeur étaient fondées sur le libre commerce et l'exploitation du marché international, et l'exemple de la France, à qui, malgré ses défaites, son domaine colonial permettait encore de faire figure de grande puissance maritime en face d'eux, les portait à exagérer encore le rôle que les possessions d'outre-mer jouaient dans le monde, le prestige qu'elles assuraient à leurs maîtres. Aussi, pour tous en Angleterre, la conquête d'un empire colonial immense devait-elle être l'œuvre majeure du siècle et le principe de la grandeur de la patrie : en vingt ans, Clive avait donné à la Compagnie le Bengale, Hastings avait soumis à son hégémonie la plupart des princes hindous et le Mogol lui-même; toute la péninsule était maintenant une terre réservée à l'exploitation anglaise, et chaque année son assujettissement se faisait plus étroit, plus avoué. La grandeur coloniale anglaise, loin

d'être abattue par la perte des États-Unis, se relevait plus formidable encore; la fièvre d'expansion recommençait comme au temps des Stuarts : l'Ouest canadien se peuplait de loyalistes chassés de la Nouvelle-Angleterre, les Bermudes, les Bahamas, le Honduras, la côte d'Afrique se couvraient de ports de relâche et de refuge et, jusque dans la lointaine **Australie**, le capitaine **Philips** allait en 1782 fonder, pour recevoir les **convicts** que l'on ne pouvait plus envoyer en Virginie, une colonie de peuplement, destinée à être pour l'Angleterre du XIX^e siècle ce que la côte orientale d'Amérique avait été pour celle du XVIII^e.

La question des colonies espagnoles. — Ainsi donc, si les possessions coloniales de la France lui assuraient pour le moment une activité commerciale presque équivalente à celle que l'Angleterre entretenait au delà des Océans, cet équilibre se trouvait menacé par les progrès nouveaux de la colonisation anglaise : tandis que nous semblions condamnés à nous renfermer dans les étroites limites de nos minuscules îles d'Afrique et d'Amérique, nos rivaux acquéraient sans cesse de nouveaux territoires, voués à une richesse prochaine et formidable. Si nous voulions nous maintenir à notre rang il importait que nous eussions l'œil sur ces empiètements incessants et que nous fissions tout pour les contenir dans des limites raisonnables.

En **Asie**, la partie était perdue, à jamais; mais il n'en était peut-être pas de même dans les autres parties du monde et surtout dans ces **Amériques** qui étaient, depuis le XVI^e siècle, l'objet suprême de l'ambition des peuples européens.

Un instant, vers le milieu du siècle, on avait pu croire que la conquête économique de ces immenses régions par les Anglais était chose faite; profitant de l'apathie des Espagnols et des avantages exorbitants qu'ils avaient été obligés de lui consentir par les traités de 1713, le commerce anglais avait accaparé à peu près tout l'approvisionnement de l'Amérique du Sud en nègres et en manufactures : en 1750 encore, 75 % du trafic des colonies espagnoles se faisait par des marchands et des navires anglais; l'autorité politique et religieuse seule était encore aux mains

des Espagnols et l'on pouvait se demander si par une évolution naturelle et pacifique ces immenses contrées n'allaient pas bientôt devenir le domaine direct de ceux qui étaient déjà les véritables maîtres de toute leur vie économique.

La France ne l'avait pas permis : par deux fois, au cours du XVIII[e] siècle, elle avait attiré sur elle l'attention et les armes de la Grande-Bretagne et par cela même les avait détournées de l'Amérique Espagnole. Les Anglais avaient eu assez à faire pour conquérir, pour occuper, pour mettre en valeur le Canada, les Antilles, les Indes, et avaient vite délaissé l'Amérique du Sud, qui avait de la sorte joui d'une tranquillité complète pendant plus d'un demi-siècle. La France ne s'était d'ailleurs pas contentée de défendre ainsi, indirectement, la domination espagnole sur l'Amérique du Sud : à bien des reprises, elle avait encouragé, aidé, soutenu les ministres qui avaient entrepris de rendre à leur patrie un peu de sa grandeur d'autrefois et de refaire des colonies une source de richesse et de puissance pour l'Espagne.

L'œuvre que ces hommes avaient accomplie n'était pas négligeable : **Campomanes**, **Florida Blanca**, **Aranda** avaient transformé les colonies et leur avaient donné une vie nouvelle; le vieux système des **flottes** annuelles, si incommode et si préjudiciable à l'approvisionnement des colonies, avait disparu, remplacé par des services de **paquebots** réguliers, assurant l'arrivée constante dans les diverses colonies des marchandises qui pouvaient leur être nécessaires; des entrepôts permanents avaient, mieux que les gigantesques foires de jadis, assuré la répartition de ces produits; les alternatives de disettes et d'abondances avaient fait place à un approvisionnement régulier; les mines avaient cessé d'être la seule richesse des colonies, et, grâce aux capitaux des **Compagnies de colonisation**, les cultures tropicales avaient pu être introduites au Venezuela, en Colombie, au Mexique, où elles commençaient à donner de brillants résultats.

L'Espagne, et par contre-coup la France, dont l'union économique avec elle tendait à se faire étroite, avait remarquablement profité de ces progrès : de 1778 à 1788, en dix ans, le trafic de la péninsule avec ses colonies était passé de 149 à 1.104 millions de

réaux (de 35 à 285 millions de francs, à peu près). Ces pays neufs promettaient de devenir un marché capable d'absorber des quantités énormes de produits manufacturés : si l'Espagne et la France réussissaient à s'en réserver l'approvisionnement exclusif, il y avait peut-être là de quoi permettre à notre industrie de se développer, comme l'Amérique et les Indes avaient fait pour l'industrie britannique.

Mais pouvait-on l'espérer? pouvait-on compter que les colonies accepteraient le maintien d'un régime infiniment plus préjudiciable à leurs intérêts que n'avait jamais été pour les colons anglais de l'Amérique du Nord cette union avec l'Angleterre, dont ils n'avaient pas hésité à se délivrer au prix de sept années d'une effroyable guerre? Les révoltes, dans ces pays où, par suite du mélange des Créoles avec les indigènes, commençaient à se former des nations nouvelles, avaient en effet été fréquentes au cours du XVIIIe siècle : en 1780, presque simultanément, le Pérou et la Nouvelle-Grenade avaient été le théâtre de deux terribles soulèvements et des délégués des Américains du Sud étaient allés, en 1784, implorer à Londres l'appui de l'Angleterre, tout comme, six ans plus tôt, Franklin était venu demander à la France d'aider les Yankees dans leur lutte contre la tyrannie métropolitaine. Faudrait-il donc faire appel à la force pour conserver à l'Espagne ses colonies, et, s'il fallait s'y résigner, l'Espagne, même soutenue par la France, serait-elle capable de dompter la volonté de vingt millions d'hommes répandus sur un continent grand quatre fois comme l'Europe?

On pouvait craindre que non; aussi d'Aranda, soucieux de l'intérêt de son pays et de celui de la France, en était-il arrivé à proposer à son souverain un expédient qui permettrait au moins d'empêcher les colonies de tomber dans la dépendance économique et politique de l'Angleterre et des États-Unis : il demandait que l'Espagne fît gratuitement le sacrifice de sa souveraineté sur les terres américaines, sauf Cuba et Porto-Rico; le Mexique, le Pérou, la Terre Ferme (Équateur, Colombie, Venezuela) constitueraient trois royaumes indépendants, sous des infants qu'une simple vassalité théorique unirait au roi d'Espagne, proclamé

Empereur des Indes; mais dans l'union ainsi constituée la liberté commerciale serait complète pour les nations qui en feraient partie, parmi lesquelles on admettrait la France; les produits anglais et américains en seraient au contraire sévèrement exclus.

De graves difficultés se seraient sans doute opposées à la réalisation de ce projet, qui, d'ailleurs, ne reçut aucun commencement d'exécution; mais le fait même qu'un ministre du roi d'Espagne se fût à ce point alarmé des visées de la race anglo-saxonne sur l'Amérique du Sud montre à quel point la question était urgente. Elle avait déjà provoqué l'explosion du premier conflit entre la France et l'Angleterre, en 1745; après trois guerres, après l'essai de réconciliation de 1786, elle restait entière : ni la France, ni l'Angleterre ne pouvait se désintéresser des colonies espagnoles, ni l'une ni l'autre ne pouvait laisser sa rivale accaparer le trafic de ce riche marché, non plus que renoncer à s'en assurer la part la plus considérable qu'il se pourrait. Il y avait là une situation insoluble, née du développement fatal de deux ambitions qui ne pouvaient pas ne pas se rencontrer; l'on devait tout en craindre pour l'avenir.

Menaces de conflits entre 1786 et 1790. — La volonté pacifique des deux nations, pourtant, ne pouvait être mise en doute : la France, accablée par le poids d'une situation financière de plus en plus embrouillée, était réduite à fuir toutes les occasions de dépenses nouvelles; l'Angleterre était convaincue qu'aucune guerre victorieuse ne lui vaudrait ce que lui rapportait en trois ou quatre ans le développement régulier de son commerce et de son industrie. Tout d'ailleurs expliquait, renforçait le courant de sympathie chaque jour plus grand qui unissait les deux nations; de plus en plus, leurs idées, leurs préoccupations, leurs aspirations intérieures et extérieures étaient les mêmes; leur politique continentale tendait à se confondre dans un même idéal d'équilibre et de paix, l'Angleterre n'ayant plus maintenant qu'un seul programme de politique extérieure : empêcher qu'aucune puissance devint prépondérante en Europe, et la France, qui avait abdiqué tout rêve de ce genre, désirant seulement pour sa

sécurité qu'aucune autre nation ne pût à son tour entreprendre d'en réaliser un semblable. Tout était donc à la paix et aucun homme d'État n'aurait démenti lord Landsdowne, lorsqu'il déclarait à la tribune de la Chambre des Lords : « *Il n'y a d'ennemi na-* « *turel que le pouvoir qui garde trois cent mille hommes en armes* « *avec des vues de conquête et non comme un principe de défense...* « Si la France et l'Angleterre avaient été unies en 1769, le partage « de la Pologne, qui est une honte pour l'Europe, n'aurait pas eu « lieu ! »

Malgré cet optimisme officiel, l'avenir restait cependant gros de menaces. Les gens d'affaires et les économistes, qui s'étaient efforcés, en 1786, de ménager une réconciliation sur les bases du maintien de l'équilibre et de l'accord des intérêts, avaient fait une œuvre raisonnable et sage, ils n'avaient pu la faire sanctionner par un élan unanime des cœurs. En France, l'opinion ne voulait pas admettre qu'une guerre sans vainqueurs ni vaincus eût terminé notre rivalité séculaire avec l'Angleterre et constituât une réparation suffisante pour nos malheurs ; le traité de 1786, qui d'ailleurs lésait beaucoup d'intérêts particuliers, fut considéré par la masse de la nation comme une véritable trahison, et les adversaires de la monarchie eurent beau jeu pour en faire un crime à ses auteurs lors de la grande consultation par laquelle, pour la première fois, en 1789, le peuple fut appelé à donner son avis sur les affaires publiques. Le peuple anglais, de son côté, refusait de croire sa grandeur en sécurité tant que nous resterions une puissance navale. La popularité même dont la marine continuait à jouir dans les deux pays, les efforts que l'on s'obstinait à accumuler des deux côtés de la Manche pour mettre les flottes sur un pied formidable suffisaient à montrer qu'on ne considérait pas que tout fût réglé définitivement et équitablement ; malgré toutes les manifestations de bonne volonté, on envisageait comme possible, fatale, à brève échéance, la reprise de la lutte, que la paix de 1783 avait simplement suspendue.

Dès 1787, on put croire à l'explosion immédiate de ce conflit que l'année précédente on proclamait impossible ; à une Révolution qui venait de donner le pouvoir en Hollande aux républi-

cains bourgeois, nos fidèles alliés de toujours, répondait un coup d'État, où tout dénonçait l'action de la Prusse, qui rétablissait dans ce pays l'autorité du stathouder, instrument docile de l'Angleterre comme ses ancêtres. Si l'on n'eût écouté que les enthousiastes, comme Castries, nos troupes se seraient portées à la rencontre des troupes prussiennes pour empêcher cet attentat à l'indépendance d'un peuple : c'eût été la guerre générale, car l'Angleterre n'aurait jamais consenti à nous laisser nous établir ainsi, directement ou indirectement, sur les rives de la mer du Nord.

Nous ne voulions, nous ne pouvions pas faire la guerre : comme en 1779, comme en 1783, notre diplomatie se fit conciliante et pacifique au delà de ce qu'on pouvait espérer, et le ministère britannique, aussi résolu qu'elle à maintenir la paix, imposa silence aux manifestations d'un patriotisme susceptible à l'excès, pour ne songer qu'à la réorganisation intérieure du Royaume, — et aussi au terrible danger qui naissait pour l'équilibre européen des ambitions effrénées et cyniques de la Russie, maîtresse déjà de la moitié de la Pologne, menaçant encore de faire tomber les dernières barrières qui l'isolaient de l'Occident, la Suède et la Turquie, de prendre pied sur la Méditerranée, de s'ouvrir des débouchés sur l'Atlantique.

Une seconde fois, en 1791, un conflit qui paraissait inévitable fut ajourné par un refus formel de la nation française aux demandes de l'Espagne, à propos de l'**affaire de Nootka**. Non seulement les systèmes de nos hommes d'État, mais la volonté explicite de la nation semblaient d'accord pour vouloir qu'il n'y eût plus de guerre, surtout entre la France et l'Angleterre, pour que les deux grandes nations occidentales puissent à l'avenir poursuivre parallèlement leur évolution bienfaisante et civilisatrice, sans se jalouser ni se haïr.

... Trois ans après, en 1793, la guerre éclatait entre la France et l'Angleterre, pour se poursuivre pendant vingt-deux ans, plus féroce, plus impitoyable qu'elle n'avait jamais été! Encore une fois, les événements avaient été plus forts que la volonté des hommes : malgré toute leur bonne volonté, les gouvernements

n'avaient pu concilier les passions et les haines des nations; le prétendu équilibre créé en 1783 n'était toujours qu'un compromis, établi seulement en raison de la quasi-équivalence des forces en présence, de l'impossibilité pour l'un ou l'autre des deux États d'anéantir son adversaire ; il n'était pas dans la nature des choses que l'Angleterre pût laisser de bon gré la France devenir une puissance économique capable de contrebalancer son influence, que la France pût accepter de voir sa rivale devenir la maîtresse absolue des mers et du commerce : la réconciliation de 1786 ne pouvait être qu'éphémère, la lutte commencée en 1786 devait reprendre et se poursuivre, jusqu'au jour où l'un des deux adversaires, définitivement abattu, serait réduit à subir la loi du vainqueur.

LIVRE IV

LA LUTTE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE POUR L'EXISTENCE SUR MER ET LA SUPRÉMATIE DANS LE MONDE : LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE.

CHAPITRE Ier.

LA MARINE DE LA RÉVOLUTION.

I. La Constituante.

La Révolution et la Marine. — Ajournée encore une fois en 1783, cette lutte à mort entre la France et l'Angleterre, que Suffren et tant d'autres jugeaient inévitable, finit donc par éclater dix ans plus tard. Mais, dans l'intervalle, des événements inouïs étaient venus bouleverser les conditions d'existence de la nation française : l'on ne peut aborder l'étude de ce conflit sans avoir préalablement examiné dans quelle mesure cette transformation avait augmenté ou diminué les chances des deux adversaires, et, en particulier, quelle avait été son influence sur la constitution de notre marine et sur son aptitude à vaincre.

Tout d'abord, il convient de remarquer que les efforts que l'on avait demandés au pays pour le mettre en état de soutenir cette lutte ne furent pas étrangers à l'explosion de la Révolution : si le déficit s'éleva alors à 120 millions par an, la guerre d'Amérique et les armements navals en furent un peu la cause, et l'on sait que ce fut ce déficit qui accula la Royauté à la con-

vocation des États Généraux, début d'une tourmente où allaient sombrer, comme tant d'autres œuvres de la Monarchie, l'organisation et la force de notre marine.

S'il en était absolument ainsi, ce serait un grand exemple de l'imprudence qu'il y a pour un État à prétendre se donner à toutes forces une puissance navale hors de proportion avec ses véritables ressources, et les Sartines et les Castries auraient mieux fait de remettre la réalisation de leurs espérances au jour où la fortune de la France l'aurait rendue possible sans sacrifices déraisonnables, plutôt que de provoquer, par l'exagération des charges fiscales exigée par leur système, la banqueroute de l'État, et un déchaînement de la colère populaire capable d'emporter jusqu'aux dernières traces de leur œuvre.

Mais, au vrai, les dépenses de la marine ne furent qu'une des causes de la crise financière, et non la principale, et personne en France ne songea à dénoncer le développement exagéré de notre puissance navale comme la source des malheurs publics, à réclamer l'abandon de nos ambitions maritimes. Au contraire, il convient de remarquer que jamais les hommes de la Révolution ne furent hostiles à cette politique : patriotes avant tout, en dépit de leurs déclamations humanitaires, ils désiraient, dans l'intérêt même du genre humain, voir la France devenir la première des nations, sur mer comme sur terre. Leurs maîtres de philosophie politique, **Raynal** et **Fabvier**, leur enseignaient d'ailleurs que le devoir de notre pays était de se faire le champion de la liberté des Océans, et le seul internationaliste véritable que la Convention ait compté dans son sein, **Anacharsis Clootz**, déclarait à la Tribune des Jacobins : « *Je ne « comprends pas comment la France peut mettre en question la « nécessité d'avoir une marine formidable.* » Il n'y avait donc pas à craindre que notre révolution politique eût pour conséquence le reniement par notre pays du devoir qu'il croyait avoir assumé de faire contrepoids à la dangereuse puissance que l'Angleterre s'était assurée sur les mers.

La « Marine », de son côté, ne se montra pas d'abord hostile à la grande transformation qui s'accomplissait; comme presque

tous les Français instruits, beaucoup de ses membres, disciples des philosophes et des réformateurs, appelaient de leurs vœux un état de choses plus conforme à la raison et à la justice; ceux qui jouèrent alors un rôle politique, **d'Estaing, Latouche-Tréville, Kersaint, Kerguelen, Champagny**, se classèrent en général parmi les partisans des principes nouveaux. Quant aux officiers dont ces changements heurtaient les sentiments et les intérêts, bien peu osèrent manifester leur opposition. Il n'y eut pas, au début, d'esprit contre-révolutionnaire dans la marine.

Aussi bien pouvait-il sembler qu'elle ne serait pas directement touchée par les événements qui bouleversaient le reste du pays : depuis toujours, elle constituait comme un monde à part dans le royaume, avec sa vie propre, des droits et des devoirs qui n'étaient pas les droits et les devoirs des autres citoyens. Pourquoi n'aurait-il pas continué à en être ainsi? L'œuvre accomplie depuis 1763 avait mis la marine dans un état voisin de la perfection; rien n'y appelait les réformes, et bien des officiers purent croire que a France leur permettrait de se confiner dans l'exact accomplissement de leur tâche professionnelle, en regardant avec indifférence la tumultueuse agitation où disparaissaient les antiques institutions du royaume.

Les désordres des ports. — Ce fut précisément cette attitude d'indifférence et d'abstention, cette prétention à se tenir à l'écart de l'enthousiasme universel, cette nouvelle manifestation de l'éternel particularisme de la marine qui commença à la rendre suspecte à la nation, qui fut la première cause de ses malheurs.

Une des circonstances où apparut le plus clairement ce malentendu qui creusait un fossé entre les officiers de la marine et l'ensemble des Français fut la discussion qui s'engagea dans le sein de l'Assemblée nationale, en octobre 1790, sur la **question du pavillon**. Tandis que la France entière avait, dans un élan unanime, adopté les nouvelles couleurs, emblème de la liberté reconquise et de l'union nationale, tandis qu'une loi du 27 mai 1790 avait fait du drapeau tricolore le seul drapeau de l'armée française, la marine s'obstinait à conserver le pavillon blanc, sous des pré-

textes qui dissimulaient mal son antipathie à se soumettre à la loi commune. Ni la pression de l'opinion, ni les emportements de Mirabeau ne purent avoir raison de cette répugnance : jusqu'au 20 mai 1794 (un an et demi après l'abolition de la royauté!), la marine conserva un pavillon particulier, blanc avec un quartier tricolore à la drisse; dans leur attachement à leurs privilèges, dont ce pavillon était le symbole, des officiers avaient été jusqu'à applaudir aux paroles d'un orateur de la droite, qualifiant les nouvelles couleurs de *hochet à laisser aux enfants!*

On comprend combien cet acharnement à conserver *la livrée du tyran* et l'état d'esprit qu'il décelait étaient de nature à indisposer le public contre le corps de la marine. Dans les ports, les conséquences d'une semblable divergence allaient être terribles : par leur hauteur, leur arrogance, leurs duretés, peut-être excusables, peut-être nécessaires, les officiers y avaient trop souvent donné prise à la rancune, à la haine des classes populaires, matelots et ouvriers : du jour où ils accueillirent avec froideur les changements de quoi tous attendaient le bonheur, où on put les soupçonner de regretter l'état de choses anciens, de désirer, de comploter son rétablissement, ils furent des suspects, des traîtres, de qui on pouvait tout redouter, contre qui tout était permis.

La nature très particulière de la population des ports contribua encore à rendre la situation plus dangereuse : dans ces villes artificielles, n'existant que pour la marine et par elle, il n'y avait d'autre industrie que l'arsenal, d'autre commerce que le maigre trafic alimenté par les besoins des officiers et des ouvriers; la bourgeoisie, dont l'action modératrice fut si grande sur d'autres points du territoire, s'y réduisait à quelques hommes de loi et à quelques boutiquiers, sans autorité sur la populace, dont bien souvent d'ailleurs ils partageaient les jalousies et les passions. En dehors des militaires, isolés, antipathiques, tenus pour des étrangers, il n'y avait là qu'une masse confuse et inorganique de manœuvres misérables, « *souffrant également des rigueurs des saisons « et de la cherté des vivres* [1] » ; par les réunions publiques, par les so-

1. Albert de Rions.

ciétés populaires, qui se multiplièrent rapidement jusque dans les ateliers, d'obscurs démagogues ne tardèrent pas à prendre un ascendant absolu sur ces foules, d'autant plus dangereuses que, par leur métier même, elles étaient toujours réunies, toujours prêtes à marcher au premier signal, à la première rumeur. Les municipalités, les gardes nationales, loin de maintenir comme ailleurs un ordre relatif, furent, dès le début, débordées, réduites à se faire les auxiliaires, les humbles servantes de la volonté populaire.

Quant aux autorités maritimes, à qui incombait la défense des intérêts de l'État, elles n'échappèrent pas à l'influence du courant de découragement et d'impuissance qui semble avoir alors enlevé à tous les dépositaires de la puissance publique jusqu'à l'envie de résister à l'anarchie. Ne recevant de Paris que de vagues instructions de conciliation et de douceur, sûrs d'être désavoués s'ils faisaient leur devoir, les chefs militaires n'eurent jamais l'énergie d'user pour se faire respecter des ressources qui pourtant restèrent presque jusqu'au bout à leur disposition ; ils espérèrent toujours désarmer les suspicions, reconquérir l'obéissance et le dévouement à force de concessions et d'affirmations de civisme : ils échouèrent lamentablement et le seul effet de cette abdication à peu près générale des autorités régulières fut qu'en quelques mois toute la puissance effective se trouva avoir passé entre les mains de collectivités, anonymes, irresponsables, inconsistantes, municipalités, directoires de districts ou de départements, sociétés populaires, qui se révélèrent d'ailleurs, elles aussi, incapables d'obtenir de l'ordre et de l'obéissance quand elles entreprirent de réagir contre les masses qu'elles avaient déchaînées.

Dès les premiers mois de 1789, dans tous les ports, les commandants de la marine déclaraient la situation désespérée ; pourtant, pour ramener les esprits à eux, ils proclamaient leur attachement aux principes nouveaux, entraient en relations avec les corps élus et essayaient d'obtenir leur concours en vue d'assurer le fonctionnement normal des ateliers : personne ne voulait croire à leur sincérité, l'indiscipline régnait en maîtresse partout, le travail était déserté et les troupes de la marine elles-mêmes,

depuis longtemps en communion d'idées avec le peuple dont elles partageaient la misère, n'inspiraient plus aucune confiance.

A **Toulon**, **de Rions** s'efforçait d'empêcher la politique de s'introduire dans les ateliers et les casernes, réprimait les manifestations tumultueuses et les provocations violentes, avait le courage d'interdire l'embrigadement des entretenus dans la garde nationale. Il n'arrivait qu'à faire éclater l'émeute du 1er décembre 1789, à la suite de laquelle la municipalité, sous prétexte de maintenir l'ordre et de préserver la vie du général, le mettait en état d'arrestation et le gardait en prison plusieurs jours avec les officiers de son état-major. Telle était déjà la désorganisation universelle que l'Assemblée n'osa même pas blâmer les auteurs de cet invraisemblable attentat et se borna à ordonner la mise en liberté de l'officier général injustement détenu auquel, par compensation, on donna le commandement d'une escadre que l'on armait à Brest.

Mais les matelots, renommés de longue date pour leur humeur intraitable, n'avaient, pas plus que les ouvriers des ports, résisté au vent de défiance et de révolte qui soufflait sur la France entière. Personne d'ailleurs ne s'était avisé que l'intérêt supérieur de la patrie exigeait qu'on les laissât en dehors de la lutte des partis. A Saint-Domingue, par exemple, où, depuis longtemps, les colons luttaient à main armée contre le gouverneur, les premiers avaient réussi à entraîner les équipages de la station navale, et ce fut sur un des vaisseaux ainsi insurgés, le *Léopard*, que l'Assemblée insurrectionnelle de Saint-Marc, chassée par la victoire des troupes gouvernementales, se réfugia en Europe. L'arrivée de ce bâtiment à Brest, en août 1790, fut le signal d'une mutinerie générale dans l'escadre, que venait d'exaspérer la promulgation d'un Code pénal, cependant assez doux si on le compare aux usages antérieurs; de Rions fut insulté, menacé, et dut quitter son commandement; son successeur **Souillac**, et même le populaire **Bougainville**, ne furent pas plus heureux ; seul le licenciement des équipages (janvier 1791) put mettre fin à ces scènes scandaleuses.

Cette impardonnable faiblesse eut les suites que l'on devait en

attendre ; c'en fut fait de toute subordination, de toute organisation, à la mer aussi bien que dans les ports : on vit les équipages de la division **Saint-Félix**, en croisière sur les côtes de l'Inde, prévenir leur amiral qu'ils ne se battraient contre les Anglais que si cela leur paraissait juste, et des matelots de M. de **Macnemara** massacrer leur commandant dans la rue, à la Réunion. Quant aux ouvriers des arsenaux, conscients de la force que leur donnaient leur nombre et les armes qu'on avait imprudemment mises entre leurs mains, ils se refusaient à toute obéissance; non contents d'avoir obtenu la **suppression du travail à la tâche**, de s'être fait accorder des augmentations de salaires, des allocations sur la Caisse des Invalides pour leurs familles, des distributions de pain et de vivres! ils finirent par prétendre faire eux-mêmes la police des ports, s'ériger en juges de la conduite et du civisme de leurs chefs. Nulle part, aucun fonctionnaire, aucun officier n'était sûr de rester à son poste : à chaque instant, la dénonciation la plus absurde pouvait les contraindre à s'enfuir, trop heureux quand ils n'étaient pas jetés en prison comme M. de la Jaille à Brest, M. de Glandevez, M. de Castellet, d'autres encore à Toulon.

Dans cette dernière ville, aucune autorité n'arrivait plus à se faire respecter : les **Blancs** du club Saint-Jean y étaient en guerre ouverte avec les **Noirs** réunis au club Saint-Pierre; le 23 juillet 1791, ces derniers avaient raison de leurs adversaires après un véritable combat livré sur le Champ de Bataille et réussissaient à rétablir momentanément un ordre relatif; mais, quelques mois plus tard, c'était au tour des exaltés à prendre leur revanche et ils soulignaient leur triomphe par le massacre des membres du Directoire départemental. Bientôt même les officiers généraux n'étaient plus à l'abri des coups de ces forcenés, et, le 10 septembre 1792, le commandant en chef et le major général, MM. **de Flotte** et **de Rochemore** étaient assaillis dans la rue et pendus à des réverbères, ainsi que deux capitaines de vaisseau.

Démoralisation et émigration des officiers. — Le gouvernement ne faisait rien pour rétablir la discipline et protéger les officiers. A plusieurs reprises, l'Assemblée exhorta les chefs à la bonté,

les inférieurs à l'obéissance et au travail, tous à la concorde et à l'union; mais que pouvaient ces votes platoniques sur les fauteurs de désordres? Quant aux ministres, il y avait longtemps que leur impuissance n'était un mystère pour personne : dès 1790, **La Luzerne** avait dû s'enfuir en Angleterre, sous le coup d'une accusation capitale; ses successeurs, **Fleurieu, Thévenard,** honnêtes subalternes sans envergure, n'avaient pu que se lamenter sur les progrès du mal, qu'ils n'avaient pas les moyens d'arrêter : après eux, **Bertrand de Molleville** renonça même à garder les apparences et ne s'occupa que d'organiser l'émigration dans la marine.

Car les officiers avaient fini par se lasser de la situation intolérable qui leur était faite : déjà fort peu disposés à aimer les nouveautés qu'on leur imposait au nom de la liberté, ils devinrent franchement hostiles quand leur autorité, leur subsistance, leur vie furent à la merci de l'émeute constante. Beaucoup crurent que rien ne les obligeait plus envers un gouvernement qui détruisait tout ce qui leur était cher et, dès 1790, on se mit à abandonner des postes où il n'y avait plus ni honneur, ni sécurité : la mode, l'esprit d'imitation, la vieille solidarité de la Marine aidant, le mouvement prit des proportions effrayantes. On a dit que **tout le Corps de la Marine avait émigré**; sans aller jusque-là, on peut constater que, d'après une revue passée en janvier 1792, sur 640 officiers inscrits au port de Brest, 210 seulement étaient à leur poste : 361 étaient « *absents sans congé* »; plus de la moitié des officiers, certainement, avait passé à l'étranger!

Presque tous prirent alors du service dans les armées alliées, autant pour vivre que pour continuer à servir la cause de la monarchie, qu'ils s'obstinaient à croire celle de la France. Les guerres en firent une consommation effrayante : contrairement à ce qu'on a raconté, le **Régiment de la Marine,** qui disparut dans le désastre de Quiberon, n'était pas composé d'officiers de marine; 120 d'entre eux n'en prirent pas moins part à cette néfaste expédition, où 72 trouvèrent la mort sous des balles françaises. Plus tard, quand les puissances durent licencier les corps d'émigrés, le dénuement acheva ce que n'avaient pas fait les combats : à part quelques rares exceptions, l'Angleterre refusa d'employer à bord

de ses bâtiments les officiers français; ils vécurent comme ils purent, de métiers misérables, et bien peu revirent la France quand elle se rouvrit à eux, en 1802 et en 1814. L'émigration a été véritablement le tombeau de cette partie de l'Ancien Corps de la Marine.

Quant aux officiers que le devoir patriotique, l'honneur militaire, ou le simple intérêt avait retenus à leur poste, ils n'en gardaient pas moins dans leur cœur, presque tous, une profonde antipathie contre le régime présent. Dès la fin de 1792, le commandant de la station des Antilles, **M. de Rivière**, essayait de relever le drapeau blanc à la Martinique, et, après avoir échoué, allait livrer ses bâtiments aux Espagnols! L'année suivante, c'était Toulon qui s'insurgeait contre la Convention! Jusqu'à la fin de la Révolution, il fallut continuer à se défier du loyalisme de beaucoup d'officiers de marine. Même sous le Consulat, un enseigne de vaisseau, Rivoire Saint-Hippolyte, formait un complot pour s'emparer de Brest, et la camaraderie était assez forte pour faire acquitter par un conseil de guerre, malgré l'évidence, ce complice de Georges Cadoudal. Tel était le triste effet de l'introduction de nos discordes civiles dans un corps militaire : la majeure partie de nos officiers manquaient à l'appel de la France, à l'heure où elle aurait eu le plus besoin de leurs services, et à ceux qui restaient le pays était réduit à marchander sa confiance avec une extrême circonspection.

Organisation maritime de la Constituante. — En présence de cet effondrement de notre puissance navale, une solution s'imposait : il fallait refondre de fond en comble nos institutions maritimes, et refaire à la France une marine nouvelle pour remplacer celle qui disparaissait aussi misérablement. Tous étaient d'accord pour réclamer cette réforme et dès les premiers mois elle fut à l'ordre du jour.

Le malheur fut que les Constituants, et tous les Français, ignoraient la marine. Ils n'en savaient, par des publicistes malveillants, qu'une chose : que son organisation était contraire à l'égalité et ne pouvait subsister : « *Ouvrez indistinctement la carrière à*

« *tous ceux qui auront reçu une éducation honorable* », demandaient avec Raynal tous les gens « éclairés » et il n'était pas jusqu'au royaliste Chamfort pour trouver « *la nécessité d'être gentilhomme* « *pour être capitaine de vaisseau tout aussi raisonnable que celle* « *d'être secrétaire du roi pour être matelot.* »

Ce n'était pas seulement leur naissance dont on faisait un crime aux officiers de vaisseau : leur exclusivisme était d'une nature plus complexe et ils tiraient plus d'orgueil encore de leur esprit de corps, de leurs traditions, de cette formation spéciale qui leur permettait de traiter de haut tous ceux des hommes qui n'avaient pas « *passé par les gardes* ». Aussi, maintenant comme par le passé, étaient-ce les « **bleus** » de jadis, sous-lieutenants, capitaines de commerce, bourgeois des ports, qui menaient la campagne contre le Grand Corps, et dénigraient sa prétention de former une élite à la science mystérieuse : un navire de guerre, après tout, n'était qu'un navire, et ne se conduisait pas autrement qu'un bâtiment de commerce! La marine de guerre d'un peuple libre ne pouvait être que l'ensemble des citoyens navigateurs, armés pour la défense de la patrie : il ne devait exister qu'une **marine nationale**, dont tous les officiers serviraient, sur les bâtiments de guerre ou sur ceux du commerce, suivant les besoins ; l'économie et l'égalité s'en trouveraient également bien.

Il y avait des gens compétents dans l'Assemblée, des officiers, qui auraient dû réfuter ces sophismes déclamatoires, et montrer à leurs collègues que l'espèce de garde nationale maritime que l'on proposait là ne serait pas plus une marine de guerre que la garde nationale n'était une armée de campagne. Mais ces hommes subissaient comme les autres l'entraînement ; l'ambition, le desir de la popularité leur auraient fait partager les pires illusions! La plupart d'ailleurs de ces militaires égarés dans la politique étaient des aigris, des révoltés, dominés par leur rancune contre un corps où ils n'avaient pas eu la fortune qu'ils croyaient mériter : loin de s'opposer au courant, ils menèrent le combat contre les institutions de l'ancienne marine : « *Le matelot du vaisseau de guerre* », disait Champagny (futur ministre de l'Empire!), « *n'a pas besoin* « *d'une pratique différente de celle du bateau du commerce;* il n'a

« donc pas besoin d'une école particulière. » Ou plutôt ni marins du commerce, ni marins de la guerre n'avaient besoin d'une école quelconque, sinon de celle de l'expérience : les écoles ne pouvaient être que les séminaires de l'orgueil, de l'esprit de caste et du pédantisme, l'instruction était une aristocratie : « *Laissez la marine* « *aux marins*, répétait-on, *renvoyez les* savants *à l'Académie.* »

Le seul **Malouet** essaya de défendre des institutions dont la raison et l'expérience lui semblaient établir la valeur : « Il n'y a « ni générosité, ni justice », disait-il, « à exciter la prévention du « peuple contre un corps militaire uniquement parce qu'il est « noble! » Mais Malouet était un ancien intendant, un membre de la droite, et personne ne l'écoutait : en matière de marine, **Kersaint** était l'oracle des Jacobins et tous redisaient avec admiration la formule par laquelle il avait prétendu réfuter le mot fameux de Bourgeois de Gueudreville : « *La marine est une administration* ». — « *La marine est une armée!* Ce fut lui qui, en grande partie, inspira les décrets du 29 avril 1791 par lesquels on prétendit donner à la marine une organisation conforme aux principes nouveaux.

On avait fini par admettre qu'il devait y avoir des officiers plus spécialement affectés au service de la flotte de guerre; mais on avait tout fait pour que cette affectation gardât un caractère temporaire, passager, pour que rien ne vint rompre l'unité des marines de guerre et de commerce. **Le Corps de la Marine était supprimé**; un **examen**, ouvert à tous les Français pouvant justifier de quarante-huit mois de navigation, conférait la qualité d'**enseigne de vaisseau** et l'aptitude à commander un bâtiment, de guerre ou de commerce; parmi les enseignes de vaisseau, un certain nombre, choisis **au concours**, étaient **entretenus** pour le service des navires de l'État; les lieutenants de vaisseau étaient pris parmi les enseignes, **entretenus ou non**, satisfaisant à certaines conditions d'ancienneté et de navigation; les enseignes de vaisseau non entretenus âgés de quarante ans, c'est-à-dire des officiers n'ayant jamais servi qu'au commerce, pouvaient même être nommés directement capitaines de vaisseau. Seuls, les emplois d'officiers généraux étaient réservés aux officiers déjà liés au service : en somme

la marine de guerre et la marine de commerce étaient confondues à presque tous les degrés de la hiérarchie.

Pour faciliter aux jeunes gens instruits l'apprentissage du métier de la mer, on mettait au concours chaque année cent places **d'aspirants.** Les candidats (âgés de 15 à 20 ans) qui avaient subi avec succès ces épreuves, presque uniquement mathématiques, étaient embarqués sur les navires de guerre et y faisaient à peu près le service des anciens « élèves ». Au bout de trois ans, ils étaient automatiquement licenciés, et il leur fallait naviguer au commerce, s'ils voulaient réaliser le temps de mer exigé pour se présenter au concours d'enseigne. En somme, cette institution était destinée à permettre de devenir officiers aux fils des familles aisées, qui n'auraient pas accepté de se plier à la dure vie du matelot. Quant aux marins des équipages, leur manque d'instruction leur interdisait presque aussi rigoureusement que par le passé l'accès de l'épaulette; seuls les pilotes, de qui les fonctions avaient toujours comporté un savoir étendu, devinrent en masse officiers. L'Assemblée décida bien qu'un dixième des places d'enseignes entretenus seraient attribuées, sans examen, à des officiers mariniers anciens et méritants; mais cette mesure de détail n'atténua que bien peu le caractère essentiellement bourgeois des états-majors qui allaient remplacer l'aristocratique Grand Corps.

Dans toutes les parties de son œuvre de réorganisation, l'Assemblée se laissa dominer par le même esprit de réaction aveugle contre les institutions de l'ancien régime: c'est ainsi qu'elle remplaça le corps des **canonniers-matelots,** cette remarquable création de Castries, par des régiments **d'infanterie et d'artillerie de marine,** simples soldats embarqués qui ne les valaient pas, qu'elle supprima, sans rien créer pour la remplacer, l'organisation de la **garde-côte,** qu'elle apporta les plus fâcheuses modifications au recrutement des équipages. Kersaint aurait voulu qu'on revînt au système des engagements volontaires et de **la presse!** les députés n'osèrent pas aller jusque-là et maintinrent le principe du service militaire obligatoire pour les gens de mer, alors qu'ils n'osaient pas l'établir pour l'armée de terre; mais ils cherchèrent à le justifier en présentant cette charge comme une compensation, un

rachat de certains privilèges accordés par la nation à ceux qui en étaient l'objet : ce fut alors qu'apparut la fameuse théorie du contrat tacite conclu entre l'État et les gens de mer, et du monopole consenti à ceux-ci! Les populations maritimes, à dire vrai, se souciaient assez peu de cette littérature juridique : elles étaient seulement exaspérées contre le système des classes et le régime de tutelle administrative et militaire auquel elles étaient soumises ; la Constituante crut pouvoir leur donner satisfaction et sacrifia sans hésiter l'organisation existante : les levées durent désormais être faites, sous la surveillance des municipalités, par des **syndics**, élus... par les gens de mer eux-mêmes! C'était substituer à l'arbitraire administratif et militaire l'incohérence du favoritisme électoral. L'effet ne s'en fit pas attendre : on eut beau, par des artifices de statistique, enfler les effectifs théoriques, et déclarer que l'Inscription mettait à la disposition de la nation 113.727 matelots exercés au lieu de 75.000 en 1789, on eut, dès les premières années de la Révolution, toutes les peines du monde à former les équipages.

Quant aux **ports**, dans sa défiance jalouse contre les militaires, l'Assemblée y détruisit d'un coup toute l'œuvre des cinquante dernières années : la loi du 21 septembre 1791 déclara qu'il y avait incompatibilité entre l'état militaire et les fonctions administratives, et tous les emplois des arsenaux, même les mouvements, durent être confiés à des civils : un **ordonnateur**, remplaçant l'intendant de jadis, centralisa toute la besogne administrative, et le **commandant des armes**, qui subsista à côté de lui, fut réduit à un simple rôle de parade et de discipline.

Les corps administratifs voyaient donc leurs responsabilités devenir écrasantes, au moment même où une partie de leurs meilleurs sujets quittaient le service : car l'émigration et la proscription sévirent parmi eux autant que parmi les états-majors. A Paris, où l'on excluait soigneusement les officiers des services centraux, les choses n'allaient pas mieux : c'était à des fonctionnaires subalternes, à des employés de bureau qu'allait incomber toute la tâche d'organisation et de préparation à la guerre ; et à ces hommes auxquels on imposait ce rôle accablant, on ne don-

nait ni initiative, ni autorité : on les abaissait comme à plaisir et on les soumettait à une tutelle humiliante de la part de tous les corps élus, depuis l'Assemblée jusqu'aux municipalités! Que pouvait-il sortir de cette législation qui semblait organiser l'anarchie en permanence?

II. La Convention.

Indiscipline et désorganisation. — Tout condamnait l'œuvre des Constituants à rester un vain programme, une sorte de manifeste politique et social, dépourvu de tout caractère pratique ; elle ne devait même pas être appliquée assez longtemps pour qu'on vît ses défauts dans leur jour : les événements allaient faire crouler ce fragile échafaudage plus vite encore que l'on n'avait abattu l'imposant édifice élevé par les ministres de la monarchie.

La constitution des nouveaux états-majors ne s'était pas opérée sans difficultés, beaucoup se dérobant à des fonctions aussi périlleuses et aussi ingrates. Mais tel était le mal de l'émigration que malgré cela presque tous les commandements subalternes et même supérieurs se trouvèrent vite entre les mains d'officiers de la nouvelle formation. Le système des examens et des stages échelonnés qu'avait voulu instituer la Constituante n'ayant pas eu le temps de jouer, la grande masse des enseignes et des lieutenants de vaisseau se composa soit de jeunes gens sans expérience, soit de vieux serviteurs n'ayant que la routine de quelques parties du métier, soit de braillards de clubs dont tout le mérite était un patriotisme de mauvais aloi. Le haut commandement lui-même n'échappa pas à ce fléau : sur 26 capitaines commandant des vaisseaux à la bataille de Prairial, 12 étaient trois ans auparavant officiers du commerce, maîtres ou simples matelots; seuls 3 lieutenants et 11 sous-lieutenants de vaisseau pouvaient avoir quelque expérience véritable de ce qu'ils avaient à faire.

Si la marine de la République conserva quelque valeur technique, elle le dut à cette classe des officiers auxiliaires, des

anciens **bleus**, qui avaient déjà rendu tant de services sous l'ancien régime, et qui restèrent alors à leur poste, par sentiment du devoir, et peut-être aussi, un peu, par esprit de corps, par reconnaissance pour un régime qui les vengeait des vexations de jadis. Mais pour le moment, ces hommes de souche et de vie bourgeoises, anciens serviteurs de la monarchie, étaient suspects presque à l'égal de leurs camarades passés à l'étranger : aussi bien le pouvoir central que leurs équipages se refusaient à croire à leur loyauté et cela suffisait à rendre inutiles tout leur mérite et toute leur bonne volonté.

En tout état de cause d'ailleurs, ces hommes expérimentés ne formaient qu'une faible partie des états-majors, et c'étaient leurs récents camarades, produit de l'organisation nouvelle, qui allaient donner son véritable caractère à la marine de cette époque. Or de ceux-ci l'incapacité était souvent tellement manifeste qu'elle indignait leurs plus chauds partisans : leurs chefs ne pouvaient en rien compter sur eux, mais leurs hommes, très vite, s'apercevaient de leur nullité, et cessaient de leur témoigner la moindre déférence ; la désobéissance ne tarda pas à être la règle à tous les degrés de la hiérarchie ; tous discutaient, personne n'exécutait. L'ancienne France avait eu des états-majors où l'esprit de coterie et de fronde avait sévi jusqu'au scandale : le service en avait moins souffert qu'il n'allait faire des équipages tumultueux de la France nouvelle.

La Constituante n'avait cependant pas méconnu la nécessité d'une subordination plus stricte encore dans le service de mer que dans celui de terre. Quoi qu'on ait dit, son **Code Pénal de la Marine**, malgré certaines innovations maladroites, comme l'introduction du jugement par le jury à tous les degrés de la juridiction maritime, n'était pas de nature à énerver la répression ; il maintenait même jusqu'aux peines corporelles les plus barbares, comme la **bouline** et la **cale**, jugées alors nécessaires pour mater l'indépendance farouche des gens de mer. Mais les lois ne valent que par leur application, et dès le début de la Révolution le mot d'ordre avait été de ne pas sévir : à bien des reprises, des circulaires rappelèrent « *qu'il valait mieux chercher à maintenir les*

« *mutins dans le devoir par la bienveillance et mettre des ména-* « *gements à l'emploi de la sévérité!* » Aucun moyen ne restait aux officiers de faire respecter leur autorité et les meneurs surent vite qu'ils étaient assurés de l'impunité s'ils étaient assez forts pour faire peur.

Tout contribuait à accroître la confusion et l'indiscipline. Maltraités et misérables depuis des siècles, les gens de mer s'étaient en général prononcés avec enthousiasme pour la Révolution, qui leur promettait la fin de leurs maux, et les dangers qui la menaçaient les frappaient comme des catastrophes personnelles : les succès des coalisés, les troubles intérieurs qui semblaient préparer le triomphe de la Contre-Révolution les exaspéraient; l'impuissance, l'inaction des flottes les soulevaient d'indignation : les chefs qui ne savaient pas les conduire à la victoire ne pouvaient être que des tièdes, des incapables: de là à les considérer comme des traîtres, responsables des malheurs de la patrie et dignes de tous les châtiments, il n'y avait qu'un pas, qui fut vite franchi; les capitaines, les officiers surent bien vite que leur vie était à la merci de la première dénonciation : l'équipage de la frégate *la Melpomène*, par exemple, ayant refusé d'appareiller de Toulon, son commandant **Basterot** fut traduit devant le tribunal criminel et, après une procédure inique, condamné à mort et exécuté.

Bientôt même on en vint à la révolte ouverte, à la guerre civile en présence de l'ennemi; depuis des mois, l'escadre de l'amiral **Morard de Galle** croisait sur les côtes de Bretagne et de Vendée sans rencontrer les Anglais ; les arsenaux ne pouvant envoyer ni vivres ni secours d'aucune espèce, la misère était grande, et les équipages murmuraient, demandaient la fin de cette croisière monotone et épuisante, quand, le 12 septembre 1793, à Quiberon, arriva la nouvelle de l'occupation de Toulon par les Anglais. Quelques heures après, toute la flotte était en pleine révolte; les capitaines, débordés, renonçaient à se faire obéir: le commandant Thomas, du *Northumberland*, déclara plus tard que bien décidé à tenir tête aux exigences d'hommes « *en insurrection* », il avait cru, ce jour-là, devoir s'incliner devant la volonté sacrée de toyens « *en révolution* ». Les meneurs réclamaient que l'on ra-

menât l'escadre à Brest, sous prétexte que les fédéralistes, les royalistes déguisés de cette ville complotaient de la livrer à l'ennemi, comme ceux du Midi avaient livré Toulon. Déjà plusieurs bâtiments avaient hissé leurs voiles; pour ne pas voir sa flotte échapper ouvertement à sa direction, Morard de Galle se soumit et donna l'ordre du retour. Sous Belle-Ile, on rencontra les représentants Bréart et Tréhouart, accourus au devant de l'escadre pour la faire rentrer dans le devoir : eux aussi virent leur dignité méconnue, leurs commandements désobéis, bafoués : bon gré, mal gré, il fallut revenir à Brest, et la flotte de l'Océan se trouva, par la révolte de ses équipages, aussi annihilée pour cette campagne que celle de Toulon par la trahison des siens.

Dans les ports, la désorganisation était pire encore : les autorités administratives, déconsidérées, terrifiées, avaient fini par accepter de délibérer sur toutes choses **en public**, sous la menace constante des interpellations, des voies de fait des assistants. Les corps municipaux, qui avaient tenté de se substituer à elles, n'avaient pas rencontré plus de déférence et se trouvaient réduits à n'être que de simples comités d'enregistrement des caprices des factieux. Les ouvriers, sans cesse en armes, ne songeaient qu'à manifester dans les rues. Le rendement des arsenaux était devenu nul : on ne faisait pas pour 400.000 francs le travail que l'on faisait quatre ans plus tôt pour 20.000. Non seulement on ne pouvait mettre sur cale les 30 vaisseaux dont Kersaint avait fait voter la construction immédiate, mais, quand nos navires rentraient délabrés par des navigations où ils faisaient autant d'accidents en un mois que jadis en six, ils ne trouvaient dans les arsenaux ni moyens de réparer leurs avaries, ni ressources pour renouveler leurs approvisionnements.

La Convention et la Marine. — Cependant personne, en ce moment, ne pouvait nier la nécessité pour la France d'avoir une flotte de guerre. Seule de toutes les puissances alliées, l'Angleterre avait vu l'année de 1793 se terminer à son avantage : c'était elle qui faisait la force de la coalition, elle qu'il fallait vaincre si nous voulions assurer notre liberté.

A force d'énergie et d'enthousiasme, la Convention avait créé quatorze armées: elle avait improvisé généraux, soldats, administrateurs, elle leur avait donné des armes, des vêtements, des vivres, de l'argent, elle leur avait communiqué l'élan de sa prodigieuse volonté et partout, sur toutes les frontières, les Français avaient vaincu. Pourquoi n'en serait-il pas de même sur mer? le patriotisme et la liberté ne pouvaient-ils y faire des miracles aussi bien que sur terre?

On le crut : « *Si la marine n'existait pas* », disait une circulaire, « *le peuple n'aurait qu'à la vouloir, elle sortirait du néant.* Que le « peuple français veuille être victorieux sur la mer comme sur « la terre, et la victoire est assurée et la liberté affermie. » Pas un instant on ne désespéra, on ne cessa de combiner des projets, d'envoyer des ordres destinés à ressusciter la marine, ou plutôt à en fabriquer de toutes pièces une nouvelle. ainsi qu'on avait fait avec des volontaires et des réquisitionnaires une armée comme on n'en avait jamais vue.

Par malheur, la marine n'eut ni un Carnot, ni un Dubois-Crancé, ni même un Robert Lindet; les organisateurs, les esprits capables de traduire en faits cette volonté surhumaine lui firent toujours défaut. Le ministre fut d'abord le Girondin **Gaspard Monge**, savant illustre, patriote ardent, qui n'avait rien d'un chef ou d'un administrateur, puis le capitaine de vaisseau **Dalbarade**, type d'officier politicien, timoré, hésitant, qui accepta facilement la nullité où le réduisit l'omnipotence du **Comité de la Marine**, délégué par la Convention à la surveillance et à la direction du département : le jour où on supprima le ministère (1794), ce fut à peine si l'on s'aperçut qu'il y avait quelque chose de changé. Quant au Comité, composé de gens incompétents, éloigné de tous les services qu'il était chargé de diriger, privé de tout moyen d'action et même d'information (on s'aperçut en 1794 que l'on n'avait même pas à Paris une liste de nos bâtiments de guerre à flot !), il ne fut jamais en état d'exercer une influence sérieuse sur la vie de notre marine.

Au reste, son esprit demeurait celui qui avait dominé les débats de la Constituante et déterminé le caractère de son œuvre :

légistes ou littérateurs, politiciens ou fanatiques, les Conventionnels, qnand ils délibéraient, restaient avant tout des hommes de théorie: sans se soucier des nécessités de la pratique, ils tranchaient d'après les principes et décrétaient des réformes qui eussent été des révolutions : par bonheur, ils ne s'occupaient guère de les appliquer et, souvent, ne s'informaient même pas de la suite donnée à leurs décisions.

Ce caractère purement doctrinal de leur œuvre saute aux yeux, quand on examine les solutions qu'ils donnèrent au grave, à l'angoissant problème des états-majors; il ne s'agissait pourtant plus de déterminer pour l'avenir les conditions idéales d'un recrutement rationnel et démocratique, mais de trouver, immédiatement, les commandants et les chefs de quart sans lesquels nos vaisseaux ne pouvaient même pas sortir des ports. Car les vides que l'émigration et la Terreur faisaient dans les cadres étaient chaque jour plus effrayants, et rien n'arrivait à les combler : quand, faute de candidats pour les grades, on s'avisa de mettre en réquisition les officiers du commerce pour servir sur les bâtiments de guerre, on en vit s'enrôler comme simples soldats à terre, « *plutôt que d'avoir à obéir* », disait Villaret-Joyeuse, « *à des hommes à qui ils avaient souvent dû refuser le commandement d'un quart* », et dont la néfaste organisation de 1791 avait fait d'emblée des officiers supérieurs et des commandants de vaisseaux.

Ce manque absolu d'états-majors capables de conduire nos bâtiments à la mer frappait tous ceux qui avaient l'occasion de voir d'un peu près les choses, même les plus inexpérimentés, et les rapports des représentants en mission ne cessaient de le signaler : mais à Paris on continuait à ne songer qu'aux moyens de refaire l'unité morale du pays, de chasser de tous les emplois publics les derniers adversaires du nouveau système de gouvernement : des centaines d'officiers avaient fui leurs dangereuses fonctions; d'autres, en grand nombre, furent jetés en prison comme tenants de l'Ancien Régime, mis en jugement, exécutés : quatre officiers généraux de la marine montèrent à l'échafaud trois d'entre eux, il est vrai, le duc d'Orléans, d'Estaing, Kersaint,

furent surtout victimes de l'ardeur de leurs passions politiques et de la part qu'ils avaient prise aux luttes des partis ; le seul **Grimouard** le fut de sa situation militaire, **Duchaffault** mourut dans un cachot ; **Des Touches** n'échappa à ce sort que parce que les Vendéens le délivrèrent quelques jours avant son agonie ! Contre les restants, il ne fut pas de tracasserie que l'on n'inventât pour éliminer ceux qui n'étaient pas dévoués corps et âme à la cause de la Montagne : déjà l'obligation de présenter un **certificat de civisme**, imposée à tous les fonctionnaires non élus, avait contraint à se démettre tous les infortunés qui avaient en quelque façon encouru l'hostilité d'un membre quelconque de l'une des innombrables sociétés populaires qui faisaient alors la police des consciences ; bientôt un décret destitua, sans plus ample informé, tous les anciens nobles ! cette précaution même ne paraissant pas suffisante, on invita le comité à présenter un **décret d'épuration et de réorganisation de la marine.**

On put voir alors quelle conception les Conventionnels se faisaient de ce que devait être notre marine de guerre. Contrairement à ce que l'on raconte souvent, ils ne décidèrent jamais que les états-majors seraient **élus** par les équipages (comme cependant les officiers des bataillons de volontaires l'étaient par leurs hommes) ; mais, fidèles au principe que « tous les citoyens « en état de porter les armes forment l'armée de terre, tous les « marins sans distinction l'armée navale », ils s'obstinèrent à vouloir que les officiers de la marine militaire ne fussent que les délégués de la marine entière, choisis par elle pour son service et ne tirant leur autorité que de sa confiance.

On dut d'abord achever l'**épuration** : les noms de tous les officiers seraient affichés au lieu de leur résidence et chaque citoyen serait tenu de dénoncer ceux que leur incivisme ou leur incapacité rendait indignes de servir la République ; les municipalités statueraient sur ces dénonciations et ceux contre qui elles seraient reconnues fondées seraient immédiatement destitués. Puis, pour remplir les vacances, on procéderait à la **recomposition** des états-majors. On avait d'abord songé à faire appel pour cela à un corps électoral formé de tous les navigateurs des quar-

tiers, délibérant sous la direction des municipalités; le décret définitif se borna à prescrire qu'une réunion de tous les officiers de marine, entretenus ou non (c'est-à-dire des officiers du commerce aussi bien que de ceux de la marine militaire), présenterait une liste de noms égale à trois fois le nombre des places à pourvoir : le ministre **choisirait** parmi ces *candidats* ceux qui lui paraîtraient dignes d'être employés. Au reste, ce ne devait être qu'une mesure extraordinaire, motivée par des circonstances qui ne se reproduiraient jamais : les nominations ultérieures seraient faites à nouveau sous le régime de la loi de 1791.

On avait reculé, comme on voit, devant l'imprudence qu'il y aurait eue à remettre le choix des officiers aux hasards des élections, mais on avait maintenu le prétendu dogme de l'unité de la marine de guerre et de la marine du commerce, et l'on avait fait encore une fois passer les besoins du service et l'intérêt du pays bien après les principes abstraits et les conceptions livresques.

Toutes les décisions de la Convention, en matière maritime, présentent le même caractère : c'est ainsi qu'au moment précis où le désordre des arsenaux, l'impossibilité d'en obtenir le moindre travail régulier auraient dû faire voir les inconvénients de l'impuissance des administrateurs à se faire obéir, on s'avisa que la situation faite à ces fonctionnaires était trop relevée, contraire à l'égalité : comme tous les autres, ce corps fut supprimé (27 septembre 1794) et son personnel épuré; il n'y eut plus **d'ordonnateurs**, ces personnages étant jugés trop puissants, et les **chefs de services** eurent tous la correspondance avec Paris, en attendant qu'on les jugeât à leur tour « des hommes dangereux », et qu'on les remplaçât par des **agents nationaux**, investis de missions temporaires; les services antérieurs cessèrent d'être considérés comme un titre à un emploi supérieur et même équivalent!

Il n'est pas jusqu'aux régiments d'infanterie et d'artillerie de marine dont l'existence n'ait paru incompatible avec l'égalité. Pourquoi ces soldats auraient-ils eu le « *privilège* » de servir sur les vaisseaux? On les versa dans l'armée, et les garnisons des navires durent être formées à l'avenir par des

détachements désignés pour ce service comme pour n'importe quel autre (28 janvier 1794).

Les Représentants en mission : Jean Bon Saint-André. — On voit que ce n'est pas des innombrables décrets et dépêches émanant de la Convention que put sortir pour notre marine un renouveau de vitalité. Au reste presque tout cela demeura paperasseries et déclamations, les communications ayant toujours été fort intermittentes entre Paris et les ports, seul centre de notre activité maritime effective; beaucoup de ces décisions s'arrêtèrent dans les archives des comités sans même avoir reçu un commencement d'exécution; elles ne doivent être prises en considération que parce qu'elles montrent les tendances, l'esprit que la Convention entendait imposer à la marine nouvelle qu'elle aurait voulu créer.

Son œuvre véritable, qui resta incomplète, mais qui n'en a pas moins ses parties de grandeur, est dans ce qui fut réellement de l'action, dans l'impulsion énergique que donnèrent à nos arsenaux et à nos escadres les **représentants en mission**. On sait en effet que la toute-puissante Assemblée, frappée des difficultés qu'elle avait à diriger de Paris les divers organes qui devaient concourir à la défense nationale, par suite tant de la lenteur des communications que du manque de zèle ou d'autorité des agents subalternes, décida de se faire représenter, partout où il serait utile, par quelques-uns de ses membres, investis de pouvoirs illimités. Il y eut de ces représentants en mission auprès des armées navales comme auprès des armées de terre, et ces délégués immédiats de la formidable dictature qui menait la France purent avoir une initiative, une action sur les hommes et sur les choses qui étaient interdites aux simples fonctionnaires : les pouvoirs locaux, les comités populaires, loin de les contrarier, étaient contraints de se faire leurs très humbles instruments, sous peine de contre-révolution; ni les traditions, ni les préjugés ne les gênaient et ils purent accomplir de grandes choses; tels furent Bréart, Tréhouard,

Topsent, Levasseur, Prieur, Palasne-Champeaux, et surtout le plus remarquable de tous, **Jean Bon Saint-André**, qui fut le maître discrétionnaire de notre marine pendant plusieurs mois.

Véritable ministre de la marine sans en avoir le titre, ce membre du Comité de Salut Public, pasteur protestant avant la Révolution, n'était pas aussi dénué d'expérience de la marine qu'on a voulu le dire : il avait navigué assez longtemps comme officier à bord de navires marchands. Pourtant le sentiment le plus fort qui lui fût resté de son passage dans les milieux maritimes était une aversion profonde contre l'esprit et les prétentions des hommes de l'ancien corps, et il fut l'un des principaux inspirateurs des décisions qui furent prises contre eux. Mais, à partir de sa mission à Brest (septembre 93), ses opinions et même son caractère se modifièrent sensiblement : patriote et enthousiaste, décidé à ramener la victoire sous notre pavillon, il vit que ce qui faisait notre faiblesse était, bien plus que l' « *aristocratisme* » des officiers, l'indiscipline des équipages et la désorganisation générale; il fut ainsi conduit à se faire le premier agent d'une réaction nécessaire, le premier restaurateur d'une marine militaire digne de ce nom. Sans souci de sa popularité, il entama la lutte contre ces causes nouvelles de nos désastres, créées par la révolution, avec autant d'énergie et de *cruauté* qu'il en déployait contre les vices survivants de l'ancienne marine. Il envoya à la prison, à la guillotine, non seulement des gens de l'ancien régime, coupables de tendances contre-révolutionnaires ou victimes de leurs origines, comme Coëtnempren ou Duplessis-Grénédan, mais aussi des capitaines de la nouvelle formation, rendus responsables de leur ignorance ou de leur incapacité à se faire obéir, voire quelques héros du jour, maîtres ou matelots, orateurs de clubs ou intrigants d'entreponts, chefs de mutineries passées ou à venir. Pendant toute sa mission à Brest (septembre 1793-mai 1794), il fit régner la Terreur dans la ville et sur la flotte : quand il partit pour aller poursuivre son œuvre à Toulon, l'ordre et la discipline étaient rétablis, tous savaient qu'il n'y aurait qu'une peine pour les traîtres, que l'on traiterait de la même façon le

capitaine qui amènerait son pavillon sans que son navire fût sur le point de couler, l'officier qui manquerait une manœuvre, le matelot qui exciterait une émeute ou prendrait l'initiative d'une plainte sur la solde ou les vivres. Quant aux négligents, aux ivrognes, aux déserteurs, aux tripoteurs, ils virent reparaître contre eux toutes les sévérités des anciens ordres. A partir du séjour de Jean Bon à Brest, on travailla et on obéit; si Villaret put, malgré la détresse générale, sortir trois fois en douze mois, ce fut certainement à la frayeur inspirée par ce terrible homme qu'il le dut.

Par malheur, toute la férocité de cet impitoyable justicier n'avait pu faire qu'il y eût des approvisionnements dans les magasins, des munitions dans les arsenaux, des navires prêts à appareiller dans les ports; elle n'avait pu, d'autre part, faire que les réquisitionnaires, embarqués par milliers pour parer à l'insuffisance de l'inscription maritime, fussent des marins : en 1795, des 12.000 hommes de l'amiral Martin, 7.500 allaient en mer pour la première fois! on vit des frégates se rendre sans pouvoir tirer un coup de canon, tous les canonniers ayant le mal de mer! la certitude du châtiment ne suffisait pas davantage à faire que les officiers connussent un métier dont ils n'avaient jamais appris les éléments, et ce n'était pas en les menaçant de la prison ou de la mort pour une fausse manœuvre qu'on les rendait capables de tenir leur poste dans un virement de bord par brise moyenne. La situation restait donc déplorable : les escadres sortaient, parce que c'était l'ordre, mais dès que l'on était au large, la misère et la faim emportaient des hommes par centaines, des navires délabrés coulaient d'eux-mêmes, d'autres s'en allaient en perdition sans que personne à bord essayât de les manœuvrer; vînt l'ennemi, on ne pouvait que recevoir pendant des heures des bordées meurtrières, pour finir par lui rendre des pontons rasés et percés de part en part, encombrés de morts et de mourants. La logique des choses l'emportait; Jean Bon et les Conventionnels avaient pu imposer la discipline et exalter les courages, non créer de l'expérience et de l'habileté : malgré son héroïsme, la marine obéissante de

1795 était aussi incapable que la flotte hallucinée de 1793 de rendre les services que la France réclamait d'elle.

III. Le Directoire.

Organisation maritime de l'an III. — Ainsi donc tous les efforts des hommes de la Constituante et de la Convention pour créer une marine d'un modèle nouveau n'avaient abouti qu'à organiser l'impuissance de la France sur mer. Personne n'y contredisait plus et Villaret-Joyeuse lui-même, la créature, le courtisan des terroristes, osait écrire : « *Le patriotisme ne suffit pas à diriger « les vaisseaux!...* Qu'ont de commun avec l'art du marin les « canonniers, les voiliers, les calfats, les charpentiers et on « pourrait dire les maîtres d'équipages, dont la plupart savent « à peine lire, quelques-uns pas du tout!... Je tranche le mot : « ignorance, intrigues, prétentions, apathie pour le service, « basses jalousies, ambitions de grades, non pour avoir occasion « de se distinguer, mais parce que l'emploi donne plus d'argent, « voilà le tableau trop fidèle des dix-neuf vingtièmes des officiers. » Tous convenaient qu'il n'y avait de salut que dans la destruction de toute l'œuvre révolutionnaire, dans un franc retour en arrière.

Par la force des choses, il était commencé. Dès février 1793, on s'était résigné à rendre les mouvements aux officiers, c'est-à-dire à introduire à nouveau les militaires dans les arsenaux! A mesure que les événements se précipitèrent, il fallut faire des concessions de plus en plus grandes aux nécessités pratiques. Quand la révolution de Thermidor fut venue détruire les derniers vestiges de l'idolâtrie des principes, la réaction s'accéléra avec une rapidité foudroyante : les jacobins de Toulon, qui s'étaient soulevés à la nouvelle de la chute de Robespierre, furent châtiés aussi rudement que l'avaient été deux ans auparavant les royalistes de cette ville: on enleva aux ouvriers l'élection de leurs chefs d'ateliers, les distributions de vivres qui leur permettaient de manger sans rien faire, les armes grâce aux-

quelles ils terrorisaient les autorités; on rétablit contre eux les juridictions martiales qui les contraignirent à obéir et à travailler; les matelots durent renoncer à tenir des réunions politiques à bord, à dénoncer leurs chefs, à avoir un avis sur la conduite du navire: on revenait si bien à l'état de choses d'avant la Révolution que le représentant Prieur répondit à une demande d'instructions que *l'on devait s'en référer en tout à l'ordonnance de 1765, que rien n'avait abrogée et qui était toujours en vigueur.*

Il fallait pourtant en venir à une organisation définitive, qui donnât quelque stabilité aux opérations des administrateurs et permît de savoir où l'on allait; ce fut un des premiers soins du gouvernement qui, à la fin de 1795, entreprit de faire succéder un régime normal à la dictature de Salut Public de la Convention : le 25 octobre 1795 paraissait un ensemble de douze lois et décrets qui formaient comme la charte constitutive de la marine.

Telle était la déconsidération où était tombée la marine mi-civile, mi-militaire de la Constituante et de la Convention, qu'on renonçait même à l'améliorer, comme s'il eût été impossible de retenir rien de bon de cette organisation hétéroclite. On *cassait* purement et simplement le corps des officiers de vaisseau et on créait à la place une **Marine militaire de la République**, qui n'avait que bien peu de points communs avec lui : les officiers de marine devaient à l'avenir être exclusivement liés au service de la flotte de guerre: quand ils n'étaient pas en activité, ils touchaient une **demi-solde** et étaient inscrits sur une **liste de disponibilité**; s'ils restaient trois ans sans être embarqués, ils perdaient et leur grade et tout titre à être employés ultérieurement; à côté d'eux, un cadre d'**officiers auxiliaires** permettait de faire face aux besoins extraordinaires.

C'était, comme on voit, un retour à peine déguisé aux institutions anciennes; on en outrait même l'esprit, et telle était l'importance que l'on attachait à l'instruction qu'on ne laissait même pas au gouvernement le droit d'avancer à son gré les officiers : les enseignes ne pouvaient devenir lieutenants de vaisseau qu'après avoir passé un examen public sur la théorie de la navigation, de la construction et de la tactique.

Si l'on eût osé, on eût rétabli des écoles navales: un décret fut

même promulgué qui en prévoyait l'organisation ; mais telle était la force du préjugé qu'on recula devant l'irritation qu'eût soulevée l'ouverture de ces foyers d'esprit aristocratique. Du moins l'institution des aspirants fut-elle entièrement refondue : divisés ne deux classes, astreints à des études méthodiques, ils étaient admis directement au grade d'enseigne, après un examen public. Bientôt même, on allait réagir pratiquement contre le libéralisme démocratique qui avait été la règle depuis 1790 et éliminer discrètement ceux des candidats dont la fortune et l'éducation paraissaient incompatibles avec la dignité que l'on voulait donner au rang d'officier.

En même temps, l'**Inscription Maritime** recevait sa forme à peu près définitive par la **loi du 4 Brumaire an IV** : renonçant à grossir artificiellement le nombre des inscrits, on décida de ne plus porter sur les rôles que les hommes qui exerçaient réellement une profession maritime (il y en eut 60.000, au maximum) ; ils étaient répartis en quatre catégories (célibataires, veufs sans enfants, mariés sans enfants, pères de famille) et chaque catégorie n'était appelée qu'après épuisement de la précédente ; on espérait qu'en temps de paix on n'aurait jamais besoin de lever que des célibataires. Des **commissaires** présidaient aux levées. L'établissement, à la même époque, de la **conscription** pour le recrutement de l'armée supprimait d'ailleurs un des plus grands griefs des populations maritimes contre le recrutement forcé : leurs charges n'étaient plus qu'une forme d'une obligation commune à tous les Français, et elles étaient largement compensées par les pensions que la **Caisse des Invalides**, rétablie après une suppression de quelques mois, pouvait maintenant payer régulièrement, riche comme elle était des parts de prises que la course faisait affluer dans ses coffres.

Dans les arsenaux seulement, il fut impossible d'obtenir que l'on revînt à une organisation dominée par le seul souci des intérêts militaires : les rédacteurs des décrets refusèrent de « dis- « traire les marins de leur métier pour des occupations qui leur « sont étrangères », et maintinrent jalousement le principe de l'incompatibilité de l'état militaire et des fonctions administra-

tives à terre : il y eut bien, dans chaque port, un chef responsable, unique, de qui dépendaient tous les services, mais ce dut être un civil, un **ordonnateur**, et le commandant des armes ne fut même pas admis à siéger dans le conseil d'administration ; c'était, en somme, la vieille conception de Colbert qui reparaissait, comme si elle n'eût pas été déjà condamnée par une expérience séculaire ; tant la défiance contre les militaires restait encore vivace dans l'esprit des juristes et des bourgeois qui faisaient le fond du personnel gouvernemental !

Ministère de l'amiral Truguet. — Le ministre qui fut chargé d'appliquer la nouvelle organisation fut le vice-amiral **Truguet** (3 novembre 1795). On pouvait compter sur lui pour mener cette tâche à bien avec zèle : républicain aux convictions sincères il en donna la preuve plus tard, en protestant, presque seul, contre la proclamation de l'Empire) mais capitaine de vaisseau de 1791, ayant conquis tous ses grades dans la marine royale, en conservant les goûts, les sentiments, les préjugés, il ne concevait pas que l'on pût imaginer une marine plus parfaite que celle de M. de Castries, et toute son ambition était de la ressusciter.

A peine arrivé au ministère, il proclama insuffisante la réorganisation que l'on venait de décréter, et réclama que l'on rendît aux marins la direction des arsenaux : les Cinq-Cents s'y étant obstinément refusés, il se soumit, mais, quand il s'agit de désigner des ordonnateurs pour les quatre ports, il nomma à ces postes quatre ingénieurs, Sané, Groignard, Segondat et Chevillard : du moins évitait-il ainsi de livrer la marine aux gens de plume, contre qui il gardait toutes les rancunes de l'épée.

Le même esprit de réaction l'anima quand il aborda ce qui devait nécessairement être la grande difficulté de son administration, **la reconstitution des états-majors**. Naturellement il élimina en masse tous les officiers incapables et fantaisistes qu'y avait introduits la faveur des sociétés populaires, les orateurs de clubs, les « babillards de patriotisme », les jeunes gens improvisés capitaines par le caprice d'un représentant ; avec eux s'en allèrent nombre de vieux loups de mer que leur présence au banc de

quart avaient les premiers surpris, et aussi beaucoup de braves marins dont l'humeur indépendante ne pouvait s'accommoder de la discipline formaliste d'une flotte vraiment militaire : les uns allèrent jouir dans leurs foyers d'une retraite bien méritée par les années passées jadis à serrer les voiles ou à inspecter les fonds des bâtiments du Roi ; les autres trouvèrent dans les armements en course et dans les aventures lointaines un emploi plus conforme à leur valeur un peu turbulente.

Le personnel de l'armée navale allait de la sorte se trouver considérablement réduit. La loi prévoyant un cadre de 1.300 officiers, et les besoins réels excédant de beaucoup ce nombre, Truguet n'hésita pas, pour combler les vides au plus vite, à prendre les sujets de valeur partout où il les trouva, voire parmi les hommes de l'ancienne marine que le malheur des temps avait contraints à abandonner le service. Depuis Thermidor d'ailleurs, on s'était beaucoup relâché des rigueurs exercées contre eux ; déjà même quelques-uns, **Brueys, Villeneuve, du Chayla, Latouche, Dupetit-Thouars** avaient obtenu d'être employés. En 1796, leur rentrée en grâce fut complète ; presque tous ceux qui n'avaient pas émigré reprirent leurs places dans les cadres, et la plus grande partie des commandements ne tarda pas à être confiée à des officiers anciens, bleus survivants ou rouges rentrés ; comme d'autre part les jeunes officiers nouvellement parvenus à l'épaulette par la voie des examens n'eurent aussitôt d'autre idéal que de reprendre la tradition de leurs brillants aînés, la marine revint avec une rapidité surprenante à un aspect et à un esprit étrangement analogues à ceux qu'elle avait eus jadis.

Contrairement à ce qu'on imagine en effet, il y eut relativement peu d'hommes nouveaux à parvenir au commandement sur mer pendant la période révolutionnaire et impériale ; l'impossibilité pour un officier de marine de se passer d'une instruction scientifique assez développée fut, à cet égard, un obstacle qui arrêta bien des ambitions : sur 20 amiraux ayant commandé en chef à la mer entre 1790 et 1815, 18 étaient déjà officiers de la marine militaire quand commença la Révolution, 14 étaient gentilshommes, 10 avaient passé par les gardes, trois même, **Truguet**,

Latouche-Tréville, **Rosily-Mesros**, fils d'officiers généraux, appartenaient par leur naissance à la haute aristocratie maritime! Deux ou trois seulement, **Martin**, **Willaumez**, **Ganteaume** si l'on veut, provenaient d'une couche sociale inférieure à la bourgeoisie. La plupart des officiers de la Révolution et de l'Empire sortirent de ces classes moyennes, roturiers aisés ou petits gentilshommes, qui avaient toujours, en dépit des prétentions aristocratiques de la marine, fourni une partie considérable de nos états-majors, depuis les Duquesne et les Barth du temps de Louis XIV jusqu'aux Lamothe-Piquet et aux d'Orvilliers de la Guerre d'Amérique, fils de robins à la noblesse récente. Le seul effet de la Révolution sur leur carrière fut, et pour quelques-uns seulement, de les pousser un peu plus vite aux grades élevés, encore qu'il n'y ait eu dans la marine aucun de ces avancements foudroyants que l'on vit sur terre : Dumanoir fut bien contre-amiral à trente ans, Villeneuve à trente-quatre, mais bien peu le furent avant quarante, à une époque où, en Angleterre, Nelson devenait officier général, *à son tour d'ancienneté*, au cours de sa trente-huitième année. On ne saurait vraiment dire que la Révolution ait transformé la marine comme elle fit l'armée, pour mettre à sa tête la jeunesse et le génie.

Telle que la reconstituèrent Truguet et ses successeurs **Pléville-le-Peley**, **Bruix** et **Bourdon de Vatry**, la marine du Directoire était donc bien plus semblable à celle de l'ancien régime qu'à celle de 1793 : les navires, les canons, les matériaux, les ports restaient ce que les avaient préparés les ministres de la monarchie ; les hommes même avaient peu changé : le personnel que fournissait l'Inscription Maritime était identiquement celui que l'on tirait auparavant des classes, il avait les mêmes qualités de vaillance et d'endurance, la même insuffisance numérique ; le commandement était, comme jadis, assuré par des hommes de bonne famille et de bonne éducation, ayant une très haute idée de leur profession, des devoirs qu'elle leur imposait et des droits qu'elle leur créait, très supérieurs par leur culture scientifique à leurs camarades de l'armée de terre et même aux officiers des marines étrangères ; il n'était pas jusqu'à l'organisation administrative

qui ne tendît invinciblement à redevenir ce qu'elle était à la veille de la Révolution : la toute-puissance des civils sur les services des ports était plus dans les mots que dans les choses et l'on voyait déjà les **majors généraux** militaires, quand ils s'appelaient **Bruix** ou **Bonnefous**, y exercer une autorité bien plus effective que celle de leurs chefs théoriques, les ordonnateurs.

Persistance des traditions de l'ancienne Marine. — En dépit des pénibles épisodes, burlesques ou atroces, auxquels la légende a donné tant de relief, on peut donc dire que la crise révolutionnaire n'a été pour la marine qu'une agitation passagère et superficielle; elle n'en a modifié d'une façon fondamentale ni la constitution, ni le caractère, ni l'efficacité, et surtout elle n'a pu avoir sur les destinées maritimes de notre pays l'influence désastreuse que l'on a prétendu lui attribuer. Ce qu'on peut appeler la marine révolutionnaire n'a duré que quelques mois, et les institutions de la Constituante et de la Convention n'ont exercé leur influence désorganisatrice que de 1791 à 1795; or il s'est trouvé que, par suite de circonstances providentielles, de fautes et d'erreurs de ses gouvernants, l'Angleterre n'a pas usé des avantages que lui conférait cette destruction momentanée de notre puissance navale par les Français eux-mêmes : si tristes qu'aient été les effets de l'indiscipline, de l'incapacité et de la désorganisation pendant cette période, du moins n'en est-il résulté aucune catastrophe irréparable : pour lamentable et humiliante qu'elle soit, l'histoire de notre marine pendant la Terreur n'enferme le récit d'aucun fait où les destinées mêmes du pays aient été en jeu.

Il en fut autrement à partir de 1796 : l'Angleterre, en effet, avait fini par comprendre l'importance des intérêts engagés dans la lutte en cours; elle se lança alors dans la bataille avec toutes ses ressources, décidée à emporter la victoire de toute son énergie méthodique. A ce moment la guerre devint implacable et décisive; seulement, grâce à Truguet et à ses collaborateurs, l'adversaire qu'allait y rencontrer la flotte britannique n'était plus la marine désorganisée et improvisée de Comité du Salut Public, mais celle d'avant la Révolution, reconstituée malgré de cruelles

blessures, et ayant, en gros, les qualités et les défauts qu'elle avait au lendemain de la Guerre d'Amérique; ses chances de succès ou de défaite, les chances de succès ou de défaite de la France étaient déterminées non par les contre-coups de nos agitations intérieures, mais par l'évolution même de la puissance navale et de la politique générale des deux pays.

Sans doute, malgré tout, on n'avait pu effacer toutes les traces des bouleversements inouïs par lesquels nous venions de passer, réparer tous les maux qu'avaient causés les chimères et les violences de nos réformateurs : rien ne pouvait nous rendre les vaisseaux perdus par des chefs incapables ou traîtres, reconstituer les approvisionnements dissipés, ramener à leur poste les bons serviteurs massacrés, chassés ou découragés; rien surtout ne pouvait ressusciter dans cette marine faite d'éléments disparates cette harmonie constante, cette confiance réciproque sans quoi il n'est que des succès sans lendemain et sans solidité; tant de secousses avaient faussé ou détruit bien des rouages de la machine compliquée qu'était la marine des Sartines et des Castries, et l'efficacité de ce merveilleux instrument de victoire était fortement diminuée par les épreuves qu'il venait de traverser.

Mais il subsistait : la France n'entrait pas dans la lutte absolument désarmée, et les armes, après tout, ne valent que par les bras qui les manient, le cerveau qui dirige ces bras; le tout était de savoir quel parti les hommes qui de Paris combinaient l'ensemble de notre action militaire, et aussi ceux qui, sur nos escadres même, présidaient directement à leurs opérations, étaient en état de tirer de l'élément de succès, de la force que représentaient encore ces vaisseaux et ces équipages; c'est ce qui donne une importance essentielle à ce fait qu'à partir de 1795 tous les chefs, tous les directeurs, militaires ou civils, de notre marine, furent des esprits pénétrés avant tout d'un respect superstitieux des traditions anciennes, décidés à n'être que les continuateurs et les élèves des ministres, des amiraux et des marins du XVIII^e^ siècle.

Car ce fut ce qui arriva : du jour où la France, dégoûtée des innovations et des aventures, se décida à faire à nouveau passer la pratique avant les théories, et rendit aux gens du métier le

soin de préparer, d'administrer et de conduire ses flottes, le vieil *esprit de la marine* se réveilla tout entier, et la continuité entre les façons de penser et d'agir de la marine royale et de celle de la République ne tarda pas à se manifester d'une façon saisissante; évidemment, l'état social nouveau ne permettait pas la renaissance de l'exclusivisme nobiliaire de jadis; bien vite pourtant, on reparla de la hauteur et de la morgue des officiers de la marine, de leurs prétentions à décider souverainement de tout en vertu des lumières mystérieuses qu'ils devaient à leur science, de leurs refus de s'incliner devant aucune autorité étrangère à leur corps : Hoche, entre autres, eut souvent à s'en indigner.

L'antique tyrannie de la tactique et de la stratégie scientifiques, surtout, ressuscita, absolue, inflexible : nos amiraux recommencèrent à mettre la prudence au-dessus de toutes les qualités, à préconiser le tir à démâter, le combat sous le vent, la fidélité moutonnière à la ligne de file; l'audace et l'initiative, plus que jamais, furent des folies, le suprême devoir fut d'épargner le matériel, de n'accepter le combat que vainqueur d'avance, de ne pas hésiter à lui préférer « des opérations plus utiles »; en un temps où l'art de la guerre sur terre était révolutionné comme il fut par Carnot et par Bonaparte, où les amiraux anglais préludaient à une transformation analogue dans le domaine maritime, nos marins s'obstinaient à ces formules surannées qui déjà les avaient conduits à gaspiller tant de science et d'énergie lors de la guerre d'Amérique : la doctrine qui dirigeait toute la conduite de nos ministres et de nos amiraux était une doctrine de timidité et d'abdication, et la nation, qui ne comprenait rien aux opérations de mer, qui ne se souciait même pas de les connaître, ne concevant pas qu'elles eussent de l'importance, acceptait qu'il en fût ainsi, n'exigeait pas de ses généraux de mer l'énergie et le succès qu'elle imposait aux commandants de ses armées.

Nous allions donc au combat non seulement avec un matériel délabré et un personnel désorganisé, mais avec un état-major démoralisé, avec une doctrine de guerre qui conduisait à l'impuissance et à l'apathie, avec une opinion publique qui acceptait qu'il en fût ainsi. Mais ce n'était que bien peu la faute de la

Révolution; il faut chercher plus loin les causes de cette situation désastreuse; elle était l'aboutissement logique de toute l'évolution maritime de notre pays : l'ignorance et l'indifférence éternelles des Français pour tout ce qui touche à la mer avaient forcé la marine à se développer pour ainsi dire à l'écart, séparée de la nation au point qu'elle avait fini par lui devenir presque étrangère; puis le jour où, dans un réveil de volonté, le peuple avait voulu mettre un terme à ce divorce désastreux, cette même ignorance, cette inintelligence avaient fait que de cette prétention légitime n'étaient sortis qu'incohérence, désordre et destruction; et maintenant on ne voyait de salut que dans une nouvelle abdication de la nation entre les mains d'une corporation férue avant tout de particularisme et d'immobilité. Quant à ce corps lui-même, son acharnement à ne se départir en rien des formules anciennes, au lieu de se lancer avec les autres Français de cette époque dans la voie glorieuse des innovations géniales, était bien un peu aussi le fruit de cet isolement orgueilleux et stérilisant : l'impuissance de cette marine, roidie dans l'admiration de sa science, à côté d'un peuple qui la négligeait comme un luxe superflu, cette impuissance si pénible à constater pour qui la compare à l'activité de la jeune marine anglaise, toujours en transformation, toujours en contact avec la nation dont elle incarnait les plus chères ambitions, était le résultat fatal d'une erreur séculaire. De même que la lutte entre les deux peuples n'était que la suite nécessaire du duel commencé en 1688, de même les causes qui allaient y faire la force ou la faiblesse de notre marine devaient y être celles qui avaient déjà fait sa force ou sa faiblesse dans les précédents épisodes de ce grand conflit.

CHAPITRE II

L'EUROPE CONTRE LA FRANCE (1792-1795).

La Révolution Française et l'Europe : La Première Coalition. — A bien des égards, cette guerre, qui éclata en 1793, fut une surprise : rien, en 1789, n'eût pu faire prévoir le danger que les événements de France allaient devenir pour la paix du monde. Aux yeux des hommes de la Constituante, élèves des philosophes, la guerre était une barbarie, que rien ne pouvait excuser : quand, en 1790, l'affaire de Nootka faillit mettre aux prises l'Angleterre et l'Espagne, non seulement l'Assemblée refusa de nous engager dans cette querelle, reniant ainsi et le Pacte de Famille et toutes les traditions de notre diplomatie, mais encore elle mit à profit cette circonstance pour affirmer sa volonté systématiquement pacifique : « *La nation française* », proclama le décret du 22 mai 1790, « *renonce à entreprendre aucune guerre dans la vue de faire* « *des conquêtes et n'emploiera jamais ses forces contre la liberté* « *d'autrui.* »

Si la France déclarait ainsi la paix à l'univers, les gouvernements européens n'étaient pas davantage disposés à l'attaquer : une révolution était un fait d'ordre intérieur, qui ne les concernait, ne les alarmait pas. D'autres affaires, d'ailleurs, sollicitaient leur attention, et ils n'avaient pas trop de toutes leurs forces pour surveiller le règlement des questions orientales (Suède, Pologne, Turquie). Les cabinets monarchiques virent donc avec une réelle indifférence et même une secrète joie l'établissement du régime nouveau, la force offensive de la France leur semblant devoir en être considérablement diminuée ; de longtemps ce pays

ne serait en état de jouer aucun rôle dans la grande politique : il n'y avait pas à craindre que l'un de nos rivaux vint par une intervention intempestive restaurer la monarchie absolue dont l'influence avait toujours été contraire à leurs ambitions.

Tout promettait la paix : elle ne dura pas trois ans! trop de divergences opposaient le droit nouveau des Français aux traditions de l'Europe pour que cette apparence d'indifférence réciproque pût subsister longtemps. Il était impossible que l'Europe se désintéressât de nos annexions, qui pour elle restaient des conquêtes, des agrandissements, contraires à l'équilibre établi ; des réunions de ce genre, à Avignon, à Mulhouse, en Alsace, donnèrent lieu aux premiers conflits, qui ne tardèrent pas à se compliquer de querelles d'un autre ordre ; la Révolution Française, en effet, n'était pas une révolution comme les autres : faite au nom des principes de la raison, elle était une révolution humaine, dont les conséquences ne pouvaient s'arrêter aux frontières, qui appelait, provoquait les imitations : quand elle ne l'eût pas voulu, par son existence même, la France nouvelle était un exemple pour toutes les nations, un danger pour tous les États d'ancien régime ; il était fatal que ceux-ci songeassent à se défendre, à éteindre ce foyer de révolutions qui menaçait d'embraser l'Europe entière.

Laissés à leurs propres inspirations, nos voisins immédiats auraient peut-être hésité à se lancer dans une aventure belliqueuse pour des questions de principes ; mais les excitations leur vinrent de toutes parts : les émigrés les sommaient de se prononcer pour la cause commune de tous les rois, leur faisaient craindre le bouleversement de leurs propres États s'ils persistaient dans leur coupable abstention ; mieux à même de se faire écouter, la czarine montrait la France affaiblie par ses divisions, incapable de se défendre, ses plus belles provinces offertes en récompense à qui aurait le courage de se faire le champion de l'ordre et du droit monarchiques : sûre de n'avoir pas à agir directement, elle poussait à la guerre, impatiente de voir l'Autriche et la Prusse occupées à l'Ouest, pour pouvoir enfin régler à sa guise la question de Pologne.

Sous ces influences, l'attitude des puissances, de 1790 à 1792, devint de jour en jour plus inquiétante; l'opinion française, de son côté, s'énervait; elle sentait l'union de l'Europe monarchique se faire contre la France révolutionnaire, elle commençait à imaginer la possibilité d'une contre-révolution armée; croyant ses droits, sa liberté en danger, elle se faisait à son tour agressive, provocante; à ce que l'on crut les menaces de l'Europe (**déclaration de Pillnitz**, 27 août 1791), à ses préparatifs militaires, il fallut répondre par des actes : le gouvernement, dont c'était la dernière chance de salut, se laissa entraîner par l'enthousiasme populaire, et, le 20 avril 1792, proposa de déclarer la guerre à l'Autriche. Quelques jours après vint le tour de la Prusse, puis de la Sardaigne : la lutte de la France contre les rois était engagée.

Opérations en 1792. — Aucun de nos adversaires n'avait de flotte. La maîtrise de la mer nous appartenait, sans même que nous eussions à lutter. Elle aurait pu nous assurer de réels avantages, surtout dans la Méditerranée, où elle mettait la Sardaigne à notre discrétion; mais il eût fallu être en état de s'en servir, et la désorganisation de nos arsenaux était déjà extrême. Quand **Truguet** put sortir de Toulon, le 24 septembre, il n'avait avec lui que 5 vaisseaux : le port n'avait pu en armer davantage! Ses exploits se bornèrent à une promenade d'un mois le long des côtes, et au bombardement de la ville d'**Oneille**, qui avait tiré sur un canot parlementaire.

En décembre enfin, on eut 14 vaisseaux. **Latouche-Tréville** se rendit devant Naples, dont la cour n'avait pas osé se prononcer, mais ne cessait de contrarier l'action de nos diplomates; avec une brutalité théâtrale, il obtint toutes les excuses et les promesses qu'il voulut, et fut célébré comme un héros de Plutarque. Mais, quatre jours après, une tempête, que l'on prétendit effroyable, dispersait cette escadre aux équipages novices, plusieurs navires faisaient des avaries graves et l'on devait demander un refuge et des secours à ceux que l'on venait de braver. Ce ne fut que le 8 février 1793 que Latouche-Tréville put rejoindre Truguet devant **Cagliari**.

Depuis deux mois cet amiral croisait en vue de la Sardaigne, mais tout lui manquait pour agir, matériel et même troupes de débarquement; Toulon ne lui envoyait rien, et la Corse, où commandait **Paoli**, se comportait déjà comme un État séparé. Enfin, le 3 février, arrivèrent quelques détachements de l'armée d'Italie; le 14, on put jeter à terre cinq ou six mille hommes, pour la plupart volontaires marseillais sans instruction et sans discipline; mais les paysans sardes ne se soulevèrent pas et les soldats ennemis se battirent : c'étaient là des événements inattendus! Deux jours après, une affreuse panique s'emparait des Marseillais qui abandonnaient leurs positions en criant à la trahison. Pour les empêcher de se rendre sans même se défendre, il fallait les rembarquer en hâte, sous le feu de l'ennemi, par une mer démontée. Il n'y avait rien à faire avec de tels guerriers! Truguet ramena flotte et armée à Toulon; cette lamentable algarade nous avait coûté deux vaisseaux naufragés, qui ne purent être relevés. C'était un début de bien mauvais augure.

Sur terre, du moins, l'année avait été meilleure : au lendemain des honteuses débandades d'avril, la France s'était ressaisie: le manifeste de Brunswick, l'entrée des Prussiens et des Autrichiens sur notre territoire avaient indigné le pays entier; partout on s'était levé en masse pour repousser l'envahisseur; une nouvelle convulsion révolutionnaire avait emporté les dernières traces de l'Ancien Régime, et la **Convention Nationale**, réunie le 21 septembre, avait lancé à l'Europe, comme un défi après lequel tout retour en arrière devenait impossible, la **Proclamation de la République**. La veille, les Prussiens s'étaient heurtés près de **Valmy** à notre jeune armée : après quelques heures de canonnade, ils avaient pris le parti de reculer et ne s'étaient arrêtés qu'au delà du Rhin. Six semaines plus tard, Dumouriez, à son tour, avait pris l'offensive, bousculé les Autrichiens à **Jemmapes** (6 novembre) et occupé la Belgique; sur la frontière des Alpes, la Savoie et Nice avaient fait à nos troupes un accueil triomphal. De tous côtés, la Révolution progressait; les illusions des coalisés s'étaient dissipées, les Prussiens regrettaient de s'être fourvoyés dans cette aventure et les Autrichiens commençaient à redouter une débâcle:

personne ne savait que faire, et l'argent manquait : « *Physi-* « *quement parlant, nous n'avons pas le sou* », écrivait Thugut, le ministre de l'Empereur.

Entrée en ligne de l'Angleterre. — La vraie guerre, cependant, n'était pas commencée, l'ennemi qui, pendant vingt ans, allait faire la force de la coalition, ne s'était pas encore déclaré : ce fut seulement quand la France trouva en face d'elle l'Angleterre qu'elle put mesurer l'immensité du péril.

L'Angleterre, en principe, n'avait aucun motif d'hostilité contre la France révolutionnaire. Nation libre elle-même, monarchie constitutionnelle et parlementaire depuis un siècle, très fière de ses institutions, il ne pouvait lui déplaire qu'un autre peuple suivît son exemple, surtout si, comme le prétendaient Talleyrand, Danton et leurs amis, ce devait être le point de départ d'une amitié durable entre les deux pays, aussi avantageuse pour les intérêts de l'industrie britannique qu'agréable à l'humeur pacifique des hommes d'État et des philosophes. C'est ce qui explique la faveur avec laquelle on suivit de Londres les premières péripéties de la Révolution : « C'est le plus grand événement qui soit « jamais arrivé dans le monde, et c'est bien le meilleur », s'écriait le grand orateur Fox; si tous ne partageaient pas cet enthousiasme, tous du moins pouvaient répéter avec satisfaction les paroles de Grenville : « *Le point principal est assuré : pour bien* « *des années, la France ne troublera pas la paix précieuse dont* « *nous jouissons.* »

Cette sympathie s'atténua vite : les violences de la Révolution, son caractère de plus en plus niveleur et antireligieux, déplurent aux Anglais, restés très conservateurs dans l'ordre social comme dans l'ordre moral; l'exemple des Français finit par leur paraître dangereux, quand quelques exaltés s'avisèrent de prétendre qu'il fallait le suivre et réclamèrent pour l'Angleterre des réformes inspirées de l'idéal nouveau. On crut alors devoir prendre des précautions contre ces tendances subversives et, par contre-coup, les relations avec la France se firent moins cordiales : on applaudit aux invectives de Burke contre la Révolution, on accueillit, on

plaignit les émigrés qui commençaient à affluer. Pourtant de là à une rupture, à une guerre, il y avait encore un abîme. Tous pensaient comme Pitt que le premier devoir de l'Angleterre était de développer son outillage industriel et sa prospérité économique : la paix était le plus grand des biens; la Russie, dont les menées orientales compromettaient l'équilibre, était le seul ennemi à surveiller.

Brusquement, après Jemmapes, tout changea : par cette victoire, les Français devenaient maîtres de la Belgique, de l'embouchure de l'Escaut, de cette place d'Anvers qui a toujours joué un si grand rôle dans les préoccupations des Anglais; dès le jour de leur entrée dans cette ville, ils avaient rouvert son port, rendu à la navigation les voies qui y donnaient accès, sans souci de la convention de 1609; s'ils y restaient, ils allaient détourner par là une grande partie du commerce de l'Europe centrale; et tout indiquait qu'ils y resteraient : un décret du 19 novembre promettait, au nom de la nation française, aide et fraternité aux peuples qui se soulèveraient pour recouvrer leur liberté : c'était dire que jamais la Belgique ne serait restituée à l'Autriche; un autre, du 15 décembre, plus obscur, était plus menaçant encore : reniant le système d'abstention et de désintéressement proclamé par la Constituante, il faisait de l'affranchissement des peuples, même par la force, un droit et un devoir pour la nation française, et lui proposait comme récompense les dépouilles des ennemis de la liberté : la guerre de propagande devenait une guerre de conquêtes! Ainsi, la richesse que la Grande-Bretagne tirait du continent, et même sa sécurité, que l'on croyait liée à la neutralité de la côte flamande, étaient en péril : comme en 1667, en 1677, en 1702, en 1745, la nation anglaise se crut perdue si elle laissait les Français s'établir dans les Pays-Bas; elle se prépara à la guerre.

Cependant elle était surprise par la soudaineté des événements : depuis dix ans, toute la politique britannique avait été orientée dans le sens de la paix : en décembre 1792, il n'y avait que 12 vaisseaux en commission. Pour armer la flotte, pour former les équipages surtout, il fallait du temps; le gouvernement de Londres aurait voulu en gagner, traîner les choses en longueur.

Celui de Paris ne le permit pas : ses espérances, sa croyance obstinée à la sympathie, ou au moins à la neutralité de l'Angleterre, s'évanouissant, il revint au système de Fabvier, à la conviction qu'une offensive vigoureuse provoquerait l'écroulement immédiat d'une puissance factice, détestée de tous, dépourvue de toute force réelle, n'existant que par l'argent et l'intimidation, et il prit les devants : arguant des mauvais procédés dont on nous accablait depuis six mois, des armements anglais, de l'interdiction d'exporter les blés surtout, contravention formelle au traité de 1786, **la Convention déclara la guerre au Royaume-Uni**, le 1er février 1793.

Très vite, cette guerre devint pour l'Angleterre une guerre nationale : si, en 1793 encore, une pétition pour la paix réunissait 10.000 signatures, si Jervis, alors député, déclarait la rupture *inutile*, *impolitique*, *lamentable*, dès janvier 1794, l'opposition ne comptait plus que 55 voix aux Communes, 12 aux Lords : les temps étaient proches où, suivant une boutade fameuse, « elle « aurait tenu tout entière sur les coussins d'un fiacre ». Pitt, naguère le ministre de la paix, allait devenir le personnage le plus populaire et le plus puissant du royaume, parce que sa raison et son patriotisme en allaient faire l'homme de la guerre à outrance; le premier de tous, en effet, ce grand esprit comprit la portée véritable de ce conflit; il montra à ses concitoyens que l'on ne se battait pas pour la forme du gouvernement français, l'équilibre du continent ou même la destinée des provinces belges, mais bien pour la fortune, et par conséquent la grandeur et l'existence de la patrie : victorieuse et son éternelle rivale à jamais abattue, la Grande-Bretagne continuerait à exploiter sans concurrent tous les marchés du monde; vaincue, elle verrait les nations européennes se grouper sous l'hégémonie de la France, devenir les vassales de notre politique, les clientes de notre industrie et de notre commerce; il ne lui resterait plus qu'à mourir de faim, à côté de ses usines sans débouchés et de ses navires sans cargaisons.

Cette guerre était donc tout autre chose pour l'Angleterre que pour les nations continentales; elle y luttait non pour les ambi-

tions d'un souverain ou les privilèges d'une caste, mais pour l'honneur et le pain de chaque citoyen; aussi, tandis que les autres cabinets y allaient comme à une guerre ordinaire, prêts à se retirer en sauvant leur mise pour peu que les choses tournassent contre eux, le ministère anglais s'y engageait avec une résolution que même les échecs devaient affermir, décidé à tenir jusqu'au bout, fort de l'énergie de toute la nation qu'il savait derrière lui, fanatisée comme l'Angleterre de Cromwell, comme la France républicaine elle-même.

Cela eût suffi à faire du Royaume-Uni le plus redoutable de nos adversaires; d'autres raisons allaient faire de son gouvernement la véritable tête de la coalition. Celle dont l'influence se marqua le mieux fut peut-être que, seul entre tous ceux de l'Europe d'alors, il pouvait disposer de cet irrésistible instrument de politique et de guerre que constitue l'argent : son système financier, que Pitt venait de refondre entièrement, lui donnait pour ressources principales des **impôts indirects** et des **taxes de consommation**, et, grâce aux progrès de la richesse et du bien-être général, on en pouvait tirer, sans mécontenter le public, des sommes trois ou quatre fois supérieures aux revenus de n'importe quel état continental; mais surtout les ministres anglais avaient depuis longtemps pris l'habitude de demander les fonds dont ils pouvaient avoir besoin en temps de crise, en temps de guerre en particulier, non pas au seul **impôt**, dont il est difficile d'augmenter brusquement le rendement, mais à l'**emprunt**, en quoi ils voyaient un rouage normal et honorable de la vie financière; comme le développement de l'industrie et du commerce avaient permis au cours des cinquante dernières années la constitution de **capitaux** considérables dans le Royaume-Uni, comme d'autre part, une sage administration et la pratique méthodique des **amortissements** entretenaient la confiance sur le marché, le gouvernement était assuré de pouvoir se procurer ainsi, en quelques jours, des centaines de millions et même des milliards.

Il en était autrement des monarchies continentales, réduites aux maigres expédients des augmentations d'impôts et des ressources extraordinaires; aussi, en général, manquaient-elles de

quoi continuer la guerre, de quoi payer et nourrir leurs armées au bout de quelques mois ou de quelques semaines. Comme la guerre avec la France se prolongea au delà de toutes les prévisions, elles furent vite réduites, pour être en état de poursuivre les opérations, et même de vivre, à s'adresser à l'Angleterre ; par une série de **traités de subsides**, dont les premiers furent signés en août 1793, Pitt consentit généreusement à suppléer à l'insuffisance de leurs budgets; mais, par là même, ces puissances abdiquèrent un peu de leur indépendance politique, de leur liberté d'action ; il leur fallut employer leurs troupes conformément aux vues et aux intérêts de l'Angleterre, qui les payait, et les souverains européens se trouvèrent transformés en lieutenants, en soldats du Parlement britannique : la guerre contre la Révolution, commencée avec des allures de croisade monarchique, finit par n'être plus qu'un acte de la lutte séculaire des nations anglaise et française.

La France ne s'y trompa pas; dès 1793, elle eut le sentiment que la puissance qu'il fallait vaincre pour assurer notre liberté d'abord, notre empire sur l'Europe ensuite, était cette insaisissable Angleterre, dont les soldats n'étaient nulle part, mais dont partout on rencontrait l'argent et l'influence; contre elle, contre les chefs de son gouvernement, la colère populaire s'emporta à des violences atroces : un décret de la Convention déclara Pitt *ennemi du genre humain*, un autre, qui heureusement ne fut jamais appliqué, défendit de faire aucun prisonnier anglais! Mais qu'importaient ces stériles menaces? Ce qu'il eût fallu, c'eût été vaincre, saisir l'ennemi à la gorge et lui faire demander grâce. Était-ce possible?

Commencements de la lutte. L'année 1793. — Jamais aucune nation ne s'était trouvée dans une situation aussi effrayante : toute l'Europe était debout contre nous; seuls, la Suède, le Danemark, les cantons suisses, Venise et les Turcs restaient neutres : l'Espagne elle-même, notre alliée des bons et des mauvais jours depuis un siècle, nous abandonnait; après avoir tout fait pour sauver Louis XVI, elle venait de nous déclarer la guerre, seule

sincère peut-être parmi les puissances qui se prétendaient armées pour le venger; à l'intérieur, 26 départements, fédéralistes ou royalistes, refusaient de reconnaître l'autorité de la Convention!

Les alliés, en état de reprendre l'offensive grâce à l'argent anglais, se proposaient d'envahir notre territoire de tous les côtés à la fois et de l'occuper graduellement sans laisser subsister derrière eux aucune place, aucun centre de résistance, de manière à pouvoir ensuite en disposer comme de leur bien propre. Au Nord, la trahison de Dumouriez venait de leur livrer la Belgique, de leur ouvrir les Flandres; à l'Est, les Prussiens et les Autrichiens avaient repassé le Rhin, menaçaient l'Alsace; sur les Alpes, sur les Pyrénées, nos faibles armées reculaient devant les Piémontais et les Espagnols. Sur mer, il ne semblait même pas que nous pussions paraître : nous avions 70 ou 80 vaisseaux, que nous n'arriverions peut-être pas à armer; l'Angleterre, à elle seule, pouvait en mettre en mer 150, la coalition, si l'on voulait compter les marines espagnole, portugaise, napolitaine, hollandaise, russe, etc... 350!

Les hommes qui menaient la France, cependant, ne désespérèrent pas : la Convention, unanime, donna tous les pouvoirs aux gens d'action, au Comité de Salut Public; la Terreur rétablit l'ordre et refit l'unité; en six mois, sept cent cinquante mille soldats coururent aux frontières, armés, organisés, disciplinés! Tout le pays ne vécut que pour les faire vivre, et **Carnot** eut l'instrument qu'il fallait pour appliquer son système d'offensive à outrance, dont rien n'avait jamais égalé l'audace, et qui, du premier coup, déconcerta, terrifia les vieux généraux de la coalition.

Sur mer, on eût voulu faire de même, agir : **Kersaint**, en janvier, rappelait que « *la guerre de mer est essentiellement offensive* »; il fallait d'ailleurs garder des communications avec les pays neutres, d'où nous pouvions tirer des vivres, des armes, des secours de toute sorte, et empêcher les ennemis de l'extérieur d'entrer en relations avec ceux de l'intérieur, de transformer en guerres régulières les insurrections de Normandie, de Bretagne, de Vendée, du Midi. On avait donc prescrit la formation de deux flottes : l'une, de 26 vaisseaux, sous **Morard de Galle**, devait croiser sur nos côtes

de l'Océan, assurer l'arrivée des convois, la sécurité du cabotage, s'opposer surtout à ce que les Anglais fournissent les moyens de s'organiser aux Vendéens, qui déjà s'agitaient dans tout le pays au sud de la Loire; l'autre, de 22 vaisseaux, serait armée à Toulon : une première escadre, dite *défensive*, sous **Latouche-Tréville**, resterait sur la côte pour protéger les communications et appuyer les opérations de l'armée d'Italie; le reste, l'escadre *offensive*, sous **Truguet**, entreprendrait une grande expédition au loin, en Italie, dans le Levant, dans la Mer Noire, on ne savait trop. On parla aussi de conquêtes coloniales, d'un débarquement en Angleterre, etc...

Tout cela n'était que rêveries et projets en l'air : notre flotte n'était pas capable d'agir. L'escadre de l'Océan s'énerva pendant six mois en d'interminables stations sur les rades de la côte, sans rendre aucun service : elle finit, comme on a vu, par rentrer à Brest, à la fin de septembre, en pleine insurrection. Celle du Midi ne quitta pas Toulon; Truguet, qui avait proclamé dans un banquet que « *la force navale de la France était invincible* », s'était empressé de se mettre à l'abri des responsabilités par un voyage à Paris; son remplaçant, **Trogoff**, refusa formellement de sortir : lui donner cet ordre, déclara-t-il, c'était vouloir livrer nos vaisseaux aux Anglais!

Nos ennemis, par bonheur, n'étaient pas mieux que nous en état de combiner et de frapper des coups décisifs : Pitt, mal à l'aise dans son rôle nouveau de chef d'une coalition en armes, manquait d'expérience pour concevoir des plans de campagne, d'autorité pour en imposer l'exécution; le premier lord de l'Amirauté (son frère **lord Chatham**) était un grand seigneur décoratif et insignifiant; les amiraux anglais, vétérans de la guerre d'Amérique, ne voulaient rien tenter qu'à coup sûr. Enfin, si la flotte, tenue en haleine par les alertes de 1786, 1790 et 1791, était en meilleur état que la nôtre, les hommes, comme toujours, manquaient, et la mobilisation fut extraordinairement lente. Ce ne fut qu'en juillet, six mois après la déclaration de guerre, que lord **Howe** parut dans la Manche avec 50 vaisseaux; il ne dépassa pas Ouessant et se maintint le plus souvent dans le voisinage immé-

diat de Spithead : il ne se risqua même pas à chercher une rencontre avec l'escadre démoralisée de Morard de Galle.

Le gouvernement britannique ne savait encore ni discerner, ni utiliser les éléments de succès qui s'offraient à lui : il ne comprit pas l'importante diversion qu'aurait pu constituer, si on avait su l'organiser, le soulèvement de l'Ouest; quoique nous fussions incapables d'assurer la police de nos côtes, au point de laisser les royalistes maîtres pendant plusieurs mois de **Noirmoutiers**, rien ne fut tenté, ni même projeté de tout l'été pour les soutenir et les aider à se constituer en une armée véritable; quand Cathelineau et Charette, en juin, dirigèrent en masses Vendéens et Chouans sur **Nantes**, pour conquérir à la Vendée une capitale et un port, on les laissa succomber sans paraître soupçonner les conséquences qu'aurait eues la prise de cette place; dans le Nord, où pourtant les Anglais possédaient, dans le voisinage même de nos côtes, des positions comme les îles **Saint-Marcouf** dont ils avaient fait un port de refuge pour leurs croiseurs, **Jersey** et **Guernesey**, où ils avaient cantonné toute une armée d'émigrés et de Russes, ils conservaient la même inexplicable immobilité : le 1er décembre seulement, lord **Moira** appareilla de Portsmouth pour tenter d'entrer en liaison avec les Vendéens par **Granville**; quand il parut devant la place, il y avait un mois que la Grande Armée Catholique et Royale, incapable de subsister si longtemps à cette distance de son pays d'origine, avait renoncé à se maintenir sur les côtes : écrasée au **Mans**, dispersée à **Savenay**, il n'en restait plus que des bandes éparses sur cent lieues de pays, bonnes pour éterniser le brigandage, incapables d'une action quelconque sur la politique générale! Le cabinet de Londres avait laissé échapper une occasion qui ne devait plus se représenter. Il ne parut même pas s'en alarmer, et Howe, qui redoutait pour ses navires les mauvais temps de l'hiver, eut la permission de les ramener dans les ports, confiant à quelques croiseurs le soin d'interdire la Manche à nos bâtiments.

Les Anglais à Toulon et en Corse. — Tous les gens compétents s'accordaient à regarder la France comme vaincue d'avance, sans

qu'il y eût à faire état de ses armées et de ses flottes : le grand souci des gouvernements alliés était de combiner leur action de manière à s'assurer au plus vite la possession indiscutée de la part qu'ils convoitaient de ses dépouilles. Cela seul peut expliquer la singulière insouciance avec laquelle les Anglais laissèrent si longtemps dégarnie de toute force navale la Manche, où il n'y avait rien à prendre pour eux, comme si la désorganisation de notre marine suffisait à assurer la sécurité de leurs côtes et de leur commerce, et la hâte qu'ils mirent à envoyer dans la Méditerranée la première flotte qu'ils purent faire sortir, celle de lord **Hood** : elle y arriva dès la fin d'avril.

L'Angleterre brûlait en effet de reprendre une place dans cette mer, qu'elle n'avait évacuée que par force après la guerre d'Amérique; les circonstances étaient exceptionnellement favorables à ses vues : l'Espagne se voyait contrainte de se faire son auxiliaire et la France semblait hors d'état de lui tenir tête. Presque tous les départements du Midi, indignés de la tyrannie de Paris et de l'attentat du 31 mai, venaient de se prononcer pour la cause de la Gironde et de s'insurger contre la Convention. Toulon, où la population paisible était exaspérée contre les clubistes qui la terrorisaient depuis des mois, avait saisi avec joie cette occasion de se libérer d'un joug abominable, et les **sections** de cette ville, réunies le 12 juillet, avaient chassé la municipalité jacobine et adhéré au soulèvement provençal. Échappant aux petites gens qui en avaient eu l'initiative, le mouvement n'avait pas tardé à passer sous la direction d'un comité d'officiers de marine et déjà des agents royalistes, comme le capitaine de vaisseau **Imbert de Lebret**, commençaient à y jouer un rôle inquiétant. Presque aussitôt, d'ailleurs, les opérations tournèrent très mal pour les révoltés : dès le 20 août, les troupes de la Convention, sous **Carteaux**, menaçaient Marseille; fous de terreur à la pensée de la répression probable, les Toulonnais ne songèrent plus qu'à se mettre sous la protection de l'étranger et, le 23, ils demandèrent à Hood de prendre la ville en dépôt jusqu'à la paix.

Jusque-là les autorités maritimes avaient assisté impassibles aux événements, affectant de rester en dehors de la lutte des

partis : il leur était maintenant difficile de persister dans cette attitude : Trogoff, qui avait toujours conservé des sentiments royalistes, se laissa facilement entraîner ; le contre-amiral **Saint-Julien** essaya, il est vrai, d'organiser la résistance ; mais les marins du Midi étaient de cœur avec leurs frères de la ville ; ceux du Ponant, dépaysés, démoralisés, refusèrent de se battre dans ces conditions : abandonné de tous, Saint-Julien n'eut plus qu'à s'enfuir et des troupes anglaises, espagnoles, sardes, napolitaines, vinrent occuper la ville et les forts. En même temps, le mouvement perdait tout caractère républicain ; Louis XVII était proclamé et le drapeau blanc rétabli (29 août).

En dépit des protestations des Espagnols, qui n'oubliaient pas les intérêts permanents de leur pays et qui prétendaient conserver ville et flotte au roi leur allié, les Anglais traitaient aussitôt l'une en pays conquis, l'autre en butin de guerre. Ce n'était pas pour longtemps : de toutes parts les forces républicaines accouraient ; le 1er octobre, la place était étroitement bloquée par l'armée de **Dugommier**. Un siège régulier eût été long et périlleux ; un capitaine d'artillerie, **Bonaparte**, proposa un plan plus simple et plus rapide : sur ses indications, on enleva (17 décembre) le fort de l'**Éguillette** qui commandait la petite rade ; les escadres alliées ne pouvaient rester mouillées sans défense sous son feu et personne n'eût osé proposé de se maintenir dans la ville sans leur protection ; l'évacuation s'imposait. Elle s'effectua le 18, au milieu de scènes effroyables, sous la mitraille des assiégeants, à la lueur des incendies que les Anglais, firent, avant de s'éloigner, allumer par le capitaine **Sydney Smith**. Le lendemain les troupes républicaines entrèrent et la répression commença : il y eut des centaines d'exécutions et l'on décréta même la destruction de la « *Ville infâme* ».

La trahison qui avait livré à l'ennemi notre second port militaire n'était qu'en partie réparée : Toulon était ruiné ; de 28.000 habitants, la population était tombée à 7.000. Les Anglais avaient emmené avec eux 3 vaisseaux, 7 frégates, de nombreux bâtiments inférieurs ; 10 vaisseaux et 3 frégates avaient été la proie des flammes ; de toute la flotte de la Méditerranée, il ne restait que

13 vaisseaux, pour la plupart hors d'état de servir sans de grosses réparations que l'arsenal, presque entièrement détruit, était incapable d'effectuer; nous avions pour longtemps perdu notre prépondérance dans cette mer.

C'était, au fond, tout ce qu'avaient voulu les Anglais, car l'occupation de Toulon, en soi, ne présentait pas d'intérêt pour eux; jamais ils n'avaient espéré s'y maintenir indéfiniment en présence des forces que nous pouvions concentrer pour reprendre cette place; de plus, comme station navale, ce port, trop enfoncé dans le Nord, trop en dehors des grands courants de circulation, eût été de médiocre valeur pour eux. Les **Iles d'Hyères**, où Hood s'était retiré après la chute de Toulon, ne convenaient pas mieux; mais, tout près de là, une autre conquête s'offrait, réunissant tous les avantages : la **Corse**, que **Paoli** venait d'insurger, appelait les Anglais comme des libérateurs; possédant des baies telles qu'**Ajaccio** et **Saint-Florent**, facile à défendre, habitée par un peuple belliqueux, qui, disait-on, exécrait les Français, elle allait pouvoir être pour l'Angleterre ce que Minorque avait été de 1715 à 1783, ce que Gibraltar, trop extérieur à la Méditerranée et d'une étendue trop restreinte, ne pouvait devenir : en dépit des objections des généraux, les amiraux y conduisirent les forces qui venaient d'évacuer Toulon : la dernière garnison française, celle de Calvi, capitula le 21 août 1794; le 19 juin, la Consulta avait proclamé Georges III **roi de Corse** : l'Angleterre était redevenue une puissance méditerranéenne.

Comme **Jervis**, avec une escadre détachée de la flotte de Howe, venait de partir pour occuper une grande partie des Antilles françaises, on pouvait dire que la campagne maritime se terminait à l'avantage des coalisés, ou plutôt des Anglais.

Il n'en était pas de même sur le continent : faute d'une direction unique et de vues nettes sur la conduite de la guerre, les alliés avaient éparpillé leurs efforts au lieu de les concentrer; pendant qu'ils perdaient six mois à assiéger des places fortes, suivant leurs convoitises particulières, les Français achevaient leur réorganisation militaire, formaient une armée en « *amalgamant* » soldats de l'ancien régime et volontaires nationaux, et don-

naient à ces troupes frémissantes d'enthousiasme les généraux qu'il leur fallait, **Jourdan**, **Pichegru**, **Hoche**; puis, à l'automne, **Carnot** les lançait en avant, en masses compactes, avec la destruction de l'ennemi comme but unique : **Hondschoote** 8 septembre) chassait les Anglo-Hollandais de la Flandre, **Wattignies** (16 octobre) rejetait les Autrichiens au delà de la Sambre : le 26 décembre, le **Geissberg** mettait fin aux velléités d'invasion des Prussiens et des Impériaux en Alsace. La campagne de 1794 s'annonçait plus décisive encore : nos jeunes armées brûlaient de se porter au delà des frontières; les alliés allaient avoir à lutter pour la défense de leur propre territoire.

1794. Les combats de prairial. — La marine devait jouer son rôle dans cette grande œuvre : elle ne pouvait rester plus longtemps inerte et comme humiliée, elle devait agir; le comité de Salut Public l'ordonna, et **Jean Bon Saint-André** se rendit à Brest pour la mettre en mouvement, pour lui inspirer cet esprit d'offensive hardie qui était le seul système de guerre de la République.

Pour la commander, à défaut de Morard de Galle, que l'on rendit responsable de la mutinerie de Quiberon, le proconsul donna le commandement à **Villaret-Joyeuse**; le choix n'était pas mauvais : s'il n'était que lieutenant de vaisseau en 1789, le nouvel amiral n'était ni un novice ni un incapable : dès la guerre d'Amérique il commandait une frégate, et son combat de la *Naïade* lui avait valu les éloges de Suffren; il ne vainquit pas : qui eût vaincu dans de telles conditions? mais du moins il combattit et soutint dignement l'honneur du pavillon.

Le comité de Salut Public allait avoir à demander un grand effort à la flotte : la récolte de 1793 avait été mauvaise, et les besoins du peuple et des armées étaient immenses; aussi avait-on acheté aux États-Unis de grandes quantités de blé, que l'on avait chargées sur des bâtiments de toutes nationalités réunis dans la Chesapeake, auxquels s'en étaient joints d'autres venant des Antilles avec des denrées coloniales; ces navires, 150 voiles environ, avaient appareillé le 11 avril, sous la conduite du contre-amiral **Van Stabel**; déjà on avait envoyé à leur rencontre **Nielly** avec quelques vais-

seaux; mais on sut que l'amiral Howe avait la mission d'intercepter le convoi, à l'arrivée duquel on attachait une importance exagérée (qu'était-ce en effet que la cargaison de 112 navires pour l'approvisionnement de la France?) : le comité envoya l'ordre à Villaret de prendre la mer pour s'opposer coûte que coûte à la réalisation de ce projet.

Howe était resté tout l'hiver dans les ports, refusant d'exposer sans nécessité ses navires aux dangers de la navigation dans la Manche pendant cette saison; pour le décider à sortir, il n'avait pas fallu moins que l'appât de cette riche proie; et encore, si Van Stabel eût fait un peu plus de diligence, aurait-il pu arriver avant même que les Anglais fussent en mer : leurs 35 vaisseaux ne quittèrent Portsmouth que le 2 mai, escortant jusqu'au cap Lizzard un convoi destiné à la Méditerranée. A partir de ce moment, l'indécision de Howe devient singulière : il commence par détacher dans le sud **Montagu** avec 6 vaisseaux, et va lui-même surveiller Brest; craignant alors pour Montagu une rencontre inégale avec Nielly, il part à sa recherche, puis revient sur ses pas à la nouvelle que Villaret a profité de son absence pour sortir, le 17; il s'attache dès lors à chercher un combat dont l'issue ne lui paraît pas douteuse; mais l'effet de ces tergiversations a été de diviser ses forces, et de lui enlever la supériorité du nombre; le 1er juin, il ne pourra plus opposer que 25 vaisseaux (2.170 canons) aux 26 vaisseaux (2.240 canons) des Français et c'est ce qui, dans une certaine mesure fera le salut de ces derniers.

Une première rencontre eut lieu le 8 prairial (27 mai) par 47° 27′ N. et 17° 28′ W., mais Villaret voulait entraîner les ennemis loin des parages où ils pourraient rencontrer Van Stabel et il prit chasse dans la direction du N.; il n'y eut ce jour-là qu'un fort combat d'arrière-garde, où le *Révolutionnaire* tint vaillamment tête à plusieurs navires anglais. Le lendemain, il ne fut plus possible d'éviter une action générale; après une assez rude canonnade à contre-bords, l'ennemi se trouva en position de tourner notre arrière-garde; Villaret signala alors aux siens de virer de bord par la contre-marche pour revenir au combat; mais la plupart de ses capitaines naviguaient en escadre pour la première fois : le

seul effet de cet ordre fut de mettre la ligne française dans le plus affreux désordre: Howe en profita pour couper et isoler plusieurs navires; sans une résistance héroïque, l'*Indomptable* et le *Tyrannicide*, qui eurent à combattre toute l'escadre anglaise, étaient perdus; enfin, après deux heures d'efforts, Villaret parvint à ramener une partie de ses forces à la hauteur de l'arrière-garde et à dégager ces deux vaisseaux.

Pendant plusieurs jours, la brume empêcha de recommencer le combat; le 13 prairial seulement (1er juin), le temps redevint clair. Plusieurs vaisseaux français s'étaient séparés, mais la division Nielly avait rejoint, et Villaret se trouvait de nouveau en état d'accepter la bataille. Howe, au vent, était maître de sa manœuvre; plein de confiance dans son escadre, il ne chercha qu'à nous imposer la mêlée, où les qualités individuelles de ses bâtiments devaient, pensait-il, rendre sa victoire certaine. Il signala à tous ses capitaines de passer en poupe du vaisseau qui leur correspondait dans la ligne française et de se reformer pour combattre sous le vent, de façon à nous rendre toute retraite impossible (8 heures et demie : cette manœuvre, qui montre bien le mépris que l'état de notre marine inspirait à nos adversaires, réussit en grande partie : un peu avant 10 heures, le vaisseau amiral anglais, la *Queen Charlotte*, passait, grâce à une fausse manœuvre du *Jacobin*, en poupe de la *Montagne*, qui portait le pavillon de Villaret-Joyeuse, et était aussitôt imité par plusieurs autres. Un épais nuage de fumée enveloppait alors les deux flottes et la direction du combat échappait momentanément aux amiraux.

Quand, vers dix heures et demie, Villaret put se rendre compte de la situation, il n'y avait plus à sa hauteur que 7 ou 8 vaisseaux français; une partie des autres s'étaient laissés dériver et se trouvaient maintenant à deux lieues sous le vent; douze vaisseaux démâtés, incapables de se diriger, restaient au vent, pêle-mêle avec l'escadre anglaise. Villaret mit en panne pour les attendre, puis tenta de se rapprocher pour les dégager; il réussit encore à en sauver cinq; mais Howe, reformant sa ligne, vint prendre position entre notre escadre et les navires désemparés : l'amiral français, qui n'avait plus que 13 vaisseaux en état de combattre et qui de-

vait songer à son convoi, prit le parti de s'éloigner 2 heures. Six des bâtiments abandonnés amenèrent leur pavillon; un septième, le *Vengeur du peuple*, qui avait essuyé le feu de trois vaisseaux ennemis, était tellement criblé de boulets qu'il faisait eau de toutes parts et s'enfonçait rapidement; il demanda du secours aux navires anglais qui l'entouraient; mais les embarcations qu'on lui envoya ne purent assurer assez vite l'évacuation, et il coula ayant encore à bord une partie de son équipage : il avait perdu 356 hommes sur 723, 7 membres de l'état-major sur 22.

La flotte française avait eu 5.000 tués ou blessés, les ennemis 1.148 seulement. Cette disproportion tenait surtout à l'inexpérience de nos canonniers et à nos détestables méthodes de tir. La plupart des navires étaient dans un tel état que Jean Bon et Villaret, désespérant de pouvoir tenir la mer, décidèrent de ramener l'escadre à Brest; le 10, auprès d'Ouessant, ils rencontrèrent Montagu, à qui ils donnèrent la chasse pendant plusieurs heures, sans pouvoir le rejoindre. Le 12, ils étaient à Bertheaume; deux jours après, Van Stabel y arrivait; il avait traversé le 10 le champ de bataille du 29 mai, et, passant au S., il était allé atterrir sur Penmarch, sans que les Anglais, épuisés par leur victoire, fussent à même de l'intercepter.

En somme, le sacrifice de la flotte n'avait pas été inutile : la Convention, tout à la joie de l'arrivée du convoi, qui sauvait l'Ouest de la famine, déclara que l'armée navale avait bien mérité de la patrie, et un rapport emphatique de Barrère transforma le beau combat du *Vengeur* en un exploit de légende. La bataille du 13 prairial ou du Finistère n'en était pas moins une défaite, très cruelle pour nous; les pertes que nous y avions faites étaient impossibles à réparer, et il apparaissait bien que nous étions incapables de tenir tête aux maîtres de la mer.

Du côté des Anglais, le mécontentement fut grand : malgré son incontestable victoire, Howe avait laissé s'échapper une flotte qu'il eût pu anéantir; son âge (il avait soixante-huit ans), ses maladies (il était perclus de rhumatismes et avait dirigé la bataille sans pouvoir se lever de son fauteuil installé sur la dunette de la *Queen Charlotte*), la jeunesse de ses équipages, dont beaucoup de

marins n'avaient jamais servi, expliquaient sans doute sa prudence; l'opinion publique ne s'en gaussait pas moins, avec quelque justice, de ce qu' « *un grand amiral, avec une grande flotte, eût fait* « *un grand chemin, perdu beaucoup de temps, eu une grande pers-* « *pective et alors fût revenu pour un peu d'eau!* » C'était en alléguant l'épuisement de ses provisions que Howe était rentré à Portsmouth, dès le 13 juin[1].

La Croisière du Grand Hiver et le Combat de Groix. — La Convention n'admettait pas qu'une portion quelconque de nos forces pût rester inactive : la flotte de la République devait toujours être en mer, comme ses armées étaient toujours en campagne. Dès que les avaries des combats de prairial furent à peu près réparées, Villaret eut ordre de ressortir : il lui était prescrit de croiser sur les côtes de Bretagne, d'assurer la liberté de nos mouvements, d'intercepter le commerce ennemi, et surtout d'empêcher les Anglais de communiquer avec les révoltés de l'intérieur. Les amiraux objectèrent en vain la misère de l'escadre, le manque de mâts, de vivres (certains navires n'en avaient pas pour quinze jours), l'impossibilité de faire naviguer une telle flotte dans ces parages en hiver, l'inutilité de disputer aux Anglais une mer dont la nature suffisait à leur interdire l'usage : le Comité ne connaissait ni les obstacles ni les saisons; il fallut obéir.

Du commencement à la fin, cette sortie ne fut qu'une suite de désastres : le jour même de l'appareillage, le *Républicain*, de 114 canons, se perdit sur la Roche Mingant, dans le Goulet de Brest; à peine en mer, la flotte fut dispersée par le vent, qui ne cessa de souffler en tempête pendant trente-quatre jours, et chaque navire ne put songer qu'à assurer son salut par ses propres moyens; on avait, à la hâte et faute de mieux, chevillé en fer des bâtiments doublés en cuivre : en quelques jours, les chevilles furent rongées et les membrures disjointes; on vit des vaisseaux s'emplir comme des paniers et couler en pleine mer : tel fut le cas du *Neuf Thermidor*, du *Scipion*, du *Superbe;* pour éviter un sort pareil, le *Neptune* se jeta à la côte près de Perros-Guirec : le *Téméraire* chercha un refuge à Saint-Malo, le *Fougueux* à Groix;

des 32 vaisseaux qui avaient quitté Brest le 24 décembre, 25 seulement y rentrèrent le 2 février; plusieurs avaient sept pieds d'eau dans leur cale et durent être condamnés. Voilà ce qu'avait coûté à la France cette fameuse **Croisière du Grand Hiver**, restée légendaire parmi les marins; elle ne lui avait rapporté que la capture d'une frégate et de quelques navires de commerce.

L'Angleterre, cependant, s'irritait : deux ans après la déclaration de guerre, les flottes françaises restaient libres de leurs mouvements! en novembre 1794, le 74 *Alexander* avait été capturé à l'entrée de la Manche par la division Nielly! en mars 1795, le contre-amiral **Renaudin** l'ancien commandant du *Vengeur*) avait pu conduire sans encombre 6 vaisseaux de Brest dans la Méditerranée, ce qui rendait aux Français, dans cette mer, la supériorité numérique! On réclamait un peu plus d'énergie, un retour aux glorieuses traditions de la guerre de Sept ans. Lord **Spencer** remplaça le comte de Chatham à l'Amirauté et enleva le commandement de la Manche à Howe : le théoricien de la prudence, l'homme qui aimait mieux garder les vaisseaux au mouillage de Spithead que de les exposer aux dangers de la navigation d'hiver sur les côtes de France, fut remplacé par le frère de Hood, lord **Bridport**, qui prétendait appliquer un nouveau système ; en réalité il n'y avait pas grand'chose de changé et l'on allait, comme par le passé, tout subordonner à la protection immédiate des côtes de la Grande-Bretagne, à l'**occupation** de la Manche ; mais on faisait appareiller plus souvent les escadres, on avait toujours en mer au moins douze vaisseaux, on voulait que la grande flotte restât tout l'été au large, on commençait à se risquer plusieurs jours au sud du Raz de Sein, jusque vers l'embouchure de la Loire : cela suffisait à donner au public anglais l'illusion d'une activité féconde.

Il est du moins incontestable que l'application de cette méthode ne tarda pas à gêner sensiblement les Français : les caboteurs commencèrent à ne pouvoir circuler qu'avec une extrême difficulté entre le Havre et Brest, voire entre Nantes et Brest ; il fallut faire sortir pour les protéger des divisions de frégates et de vaisseaux, qui eurent à plusieurs reprises à soutenir de vrais combats contre la croisière anglaise. Le 7 juin 1795, le contre-amiral

Vence, qui essayait de conduire un convoi de Bordeaux dans le Nord, tomba sur la division de **Cornwallis** et dut aller se réfugier sous Belle-Ile. Villaret sortit aussitôt de Brest pour le dégager, mais malgré la supériorité de ses forces (982 canons contre 448), il ne put contraindre Cornwallis au combat et dut l'abandonner. Alors surgit sous Groix l'escadre de Bridport, qui avait connu la sortie de Villaret le jour même de l'appareillage, et qui accourait à la rescousse. Nous n'avions que 982 canons contre 1.308 ; personne ne songea à faire face à l'ennemi et tous les capitaines forcèrent de voiles dans la direction de Lorient. Villaret, que des instructions venues de Paris avaient contraint à porter son pavillon sur une frégate, fut impuissant à arrêter la débandade ; personne ne parut même apercevoir ses signaux. Les Anglais n'eurent qu'à accabler successivement nos mauvais marcheurs, à mesure qu'ils les rejoignaient ; trois vaisseaux succombèrent ainsi : si Bridport, intimidé par les batteries de terre, n'eût arrêté la poursuite, l'escadre entière se laissait capturer ; l'ennemi n'avait perdu qu'une centaine d'hommes : « *tous nos coups portaient dans l'eau* » (22 juin). Ce qui restait de la flotte française, réfugié à Lorient, y demeura étroitement bloqué jusqu'à la fin de l'année : pour que les équipages fussent du moins utiles à quelque chose, on en débarqua une partie, qui fut employée aux opérations contre les chouans ; le reste fut dirigé sur Brest par la voie de terre.

Nous n'étions plus en état de nous opposer aux mouvements des Anglais sur la côte : le jour même du combat, le commodore **Borlase Warren** était arrivé avec 50 transports, qui portaient trois régiments d'émigrés ; le 25 juin, il les débarqua dans la presqu'île de **Quiberon**. L'Angleterre se décidait enfin à secourir les royalistes de l'Ouest ! mais il était trop tard : la Vendée était écrasée ; de plus, le point de débarquement choisi, séparé du centre du mouvement par l'estuaire de la Loire, était détestable ; enfin l'expédition fut conduite en dépit du sens commun. Les chefs royalistes, déconcertés, ne sachant que faire, perdirent du temps, laissèrent à Hoche le temps d'appeler des troupes, de se concentrer : le 7 juillet, ils étaient rejetés dans la presqu'île, acculés à

la mer, incapables de remuer; le 21, par un temps épouvantable, qui rendait l'accostage des canots anglais fort difficile, eut lieu le dernier acte de ce drame : tout ce qui ne put pas se sauver fut tué ou pris.

Les escadres anglaises restèrent encore quatre mois sur les rades de la côte; en septembre arrivèrent de nouvelles troupes; le comte d'Artois établit même quelque temps son quartier général à l'île d'Yeu. Mais le pays était soumis, la côte inabordable, il n'y avait rien à faire; les Anglais n'avaient aucun intérêt à se maintenir dans cette position dangereuse; ils levèrent l'ancre le 15 novembre et on put enfin ramener les vaisseaux de Lorient à Brest.

La tentative d'invasion de la France par mer avait échoué d'une façon peu honorable pour nos adversaires; au reste, en tout état de cause, elle n'aurait jamais pu constituer qu'une diversion. Mais nous avions commencé à sentir les conséquences de notre lamentable faiblesse sur mer : pendant plusieurs mois, Brest avait été presque privé de communications avec le reste de la France; tout y manquait et l'impuissance de ce port à remplir son rôle était telle que le gouvernement songeait à l'abandonner pour concentrer toute la flotte dans la Méditerranée, où du moins on pouvait l'entretenir et l'employer.

La Méditerranée en 1794 et 1795. — Dans cette mer, comme dans l'Océan, le mot d'ordre avait été d'agir, sans cesse et malgré tout. L'amiral **Martin**, qui y commandait, avait fait des merveilles : six mois seulement après la reprise de Toulon, une escadre de sept vaisseaux de ligne sortait de ce port pour se porter au secours des quelques garnisons qui se maintenaient encore en Corse. Elle se heurta aussitôt, bien entendu, à la croisière anglaise, et, comme elle n'avait que 600 canons contre 1.200, elle ne put que prendre chasse et se réfugier, non pas à Toulon, qui était trop loin, mais au premier mouillage qui s'offrait à elle, au **Golfe Juan** (10 juin). Martin s'y prépara de son mieux à recevoir l'ennemi, improvisant des fortifications et se couvrant par des lignes de canonnières. La situation était à peu près celle d'Aboukir; mais **Hotham**, à qui Hood venait de passer le commandement, n'était

pas Nelson ; malgré des forces qui s'élevèrent jusqu'à 30 vaisseaux, il n'eut jamais l'audace d'attaquer une escadre retranchée sous le feu de la terre, et se contenta de la bloquer. En novembre, un coup de vent le força à s'écarter, et Martin put ramener à Toulon ses vaisseaux, que l'on avait cru perdus.

On travailla à force tout l'hiver, et, au printemps, Martin avait quinze vaisseaux ; le Comité, qui avait à cœur de reconquérir la Corse, dernière parcelle du territoire français où ne flottât pas encore le drapeau tricolore, lui donna l'ordre d'y transporter la division du général Gentili ; à grand'peine, l'amiral parvint à faire admettre ce principe qu'il convenait auparavant de rendre le passage libre et de forcer la flotte anglaise à s'éloigner. C'est dans ce dessein qu'il appareilla le 2 mars 1795 ; il n'y avait pas 2.500 vrais marins sur l'escadre. Dès qu'on fut sorti, les fausses manœuvres, les accidents se multiplièrent d'une façon inquiétante ; on réussit bien encore, le 8, à capturer, sur les atterrages de la Corse, le 82 anglais *Berwick ;* mais, le 11, on se trouva en présence de Hotham qui accourait de Livourne ; pendant plusieurs jours, on manœuvra, dans le plus grand désordre : enfin, le 15, le *Ça Ira*, démâté à la suite d'un abordage, et le *Censeur,* qui lui avait donné la remorque malgré les ordres de l'amiral (c'eût été règlementairement le rôle d'une frégate), se trouvèrent isolés près du **Cap Noli** (rivière de Gênes), à une assez grande distance des Français et sous le vent de l'ennemi. La faiblesse de la brise rendait tout mouvement extrêmement difficile ; Martin, comme Villaret à Groix, avait dû passer sur une frégate et, comme lui, avait perdu tout moyen de se faire obéir de ses subordonnés ; déjà un de ses plus forts bâtiments, le *Sans-Culottes,* l'avait abandonné pour gagner Gênes ; au lieu de se former en ligne sous le vent des Anglais, de façon à couvrir les deux vaisseaux désemparés, les autres passèrent au vent et finirent par s'éloigner après une longue canonnade sans résultat ; restés seuls, le *Ça Ira* et le *Censeur* succombèrent après une défense qui fit l'admiration de leurs vainqueurs ; le premier avait eu 300 tués ou blessés sur 683 hommes d'équipage, 11 officiers atteints sur 13. Une fois de plus il fallut ajourner l'entreprise sur la Corse.

L'arrivée de la division Renaudin, le 2 avril, porta les forces de Martin à 19 vaisseaux; mais, quelques jours après, l'insurrection des jacobins de Toulon venait à nouveau paralyser notre action; enfin la maladie faisait de tels ravages dans les équipages qu'en mai il manquait 7.000 hommes. L'amiral avait cependant l'énergie de sortir encore une fois et de se porter sur les côtes d'Italie; mais Hotham venait de recevoir des renforts, lui aussi : il avait 23 vaisseaux contre 19, 1.982 canons contre 1.528. Martin, qui avait déjà dû renvoyer à Toulon deux vaisseaux incapables de naviguer, ne pouvait accepter de lutter dans ces conditions et se mettait en retraite dès qu'il avait pu reconnaître la force de l'ennemi. Hotham le gagnait de vitesse et engageait le combat avec son arrière-garde sous les îles d'Hyères, le 11 juillet; cette fois encore la fatalité s'acharnait contre nous, un incendie se déclarait à bord de notre vaisseau de queue, *l'Alcide*, et il ne tardait pas à sauter, en plein combat, avec la moitié de son équipage.

Les Anglais conservaient donc toutes leurs positions; beaucoup, parmi eux, trouvaient que ce n'était pas assez, en présence d'adversaires désorganisés comme étaient les Français : ils réclamaient une guerre plus active et plus efficace. Le soir du combat du cap Noli, quand Hotham, tout joyeux de la prise du *Ça Ira* et du *Censeur*, disait à ses capitaines : « Nous devons être satisfaits, « nous avons eu là une bonne journée ». Nelson s'indignait de cette placide philosophie : « Pour moi », écrivait-il, « je ne puis « être de cet avis : *de ces onze vaisseaux français qui fuyaient « devant nous, eussions-nous pris dix, si nous avions laissé échapper « le onzième le pouvant capturer, je ne pourrais appeler cela une « bonne journée.* »

C'était peut-être vrai; et sans doute il était fâcheux pour l'Angleterre que toute sa puissance n'eût encore pu lui assurer des succès plus positifs, surtout qu'elle se trouvât désarmée en face des progrès effrayants de la grandeur française sur le continent; les événements de ces derniers mois n'en montraient pas moins le pavillon républicain toujours vaincu, presque chassé des Océans !

Tout était inutile : c'était en vain qu'on avait songé à demander

la victoire à des armes nouvelles et formidables : les **pièces de gros calibre**, dont on avait surchargé quelques-uns de nos navires en croyant les rendre plus forts n'avaient servi qu'à leur enlever leurs qualités nautiques, et les **boulets rouges**, par lesquels on avait espéré révolutionner l'art de la guerre, n'avaient guère été dangereux que pour ceux qui avaient essayé d'en lancer : c'était à eux probablement qu'était due la catastrophe de *l'Alcide*. Quelque temps aussi, Jean Bon Saint-André s'était cru destiné à révéler à nos capitaines un système de guerre nouveau, aux effets foudroyants, comme celui que Carnot venait d'inventer pour nos armées : il leur avait recommandé de s'affranchir des superstitions de la tactique ancienne, de rechercher **l'abordage**, plus conforme aux traditions des Français et à leur brillante valeur; l'expérience s'était chargée de lui montrer la vanité de ses illusions, et passant d'un extrême à l'autre, la marine avait eu l'ordre de revenir au respect le plus superstitieux de la vieille tactique : Jean Bon alla jusqu'à édicter **la peine de mort** pour tout capitaine au poste duquel la ligne serait coupée ou qui ne conformerait pas sa manœuvre à celle de l'amiral. Mais ce n'était pas par la crainte des châtiments que l'on pouvait donner le génie ou l'habitude des évolutions à nos marins et chaque engagement venait une fois de plus démontrer notre irrémédiable infériorité : en trois ans, nous avions perdu 35 vaisseaux et 65 frégates.

La guerre de course. — On n'essayait même plus de dissimuler nos désastres et notre impuissance; quand, dans une proclamation publique, les apologistes du système révolutionnaire se croyaient obligés d'écrire : « Notre marine, qui résiste à toutes « les tentatives d'Albion et assure nos communications avec les « puissances neutres,... » le gouvernement, plus sincère, ordonnait la suppression de cette phrase. De plus en plus l'idée que notre flotte pût jamais tenir tête en ligne à la flotte britannique apparaissait comme une chimère insensée.

Dès lors pourquoi s'obstiner à cette chimère? Pourquoi continuer à fournir au gouvernement ennemi l'occasion de ces succès retentissants, de ces captures de vaisseaux de guerre, qu'il faisait

ensuite exhiber à grand fracas dans ses ports, pour entretenir un enthousiasme qui consolidait et renforçait sa majorité dans le Parlement et dans le pays? N'était-il pas d'autre moyen de balancer sa puissance navale et même de l'abattre? Mal informés, comme toujours, des conditions de la guerre sur mer et du développement maritime, nos hommes d'État pensèrent en trouver le secret dans un système qu'ils crurent inspiré de nos plus glorieuses traditions, alors qu'il ne l'était que de la plus absurde des légendes. Ils s'imaginèrent, d'accord en cela avec les Français de presque tous les temps, que pour mettre à la raison une nation commerçante, il n'y avait qu'à lâcher contre ses navires marchands des corsaires et des croiseurs, qui suffiraient à arrêter son trafic, à l'acculer à la ruine, et ils décrétèrent que cette méthode de guerre serait désormais celle de la France : « *Ce système* », décida une proclamation de la Convention, « *remplira bien mieux les vrais* « *intérêts de la nation que ces vains étalages de puissance maritime* « *qui ne flattent que l'orgueil personnel et consument inutilement les* « *ressources de la République;... le gouvernement anglais pourra, s'il* « *le veut,* **se pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre** « **de tactique** : *le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de* « *plus cher, dans ce qui fait son bonheur : dans ses richesses! Tous* « *nos plans, toutes nos croisières, tous nos mouvements dans nos* « *ports et en mer n'auront pour but que de ravager son commerce,* « *de détruire, de bouleverser ses colonies,* **de le forcer enfin à une** « **banqueroute honteuse.** »

L'application de ce « système » était beaucoup moins une nouveauté que ne l'imaginaient les auteurs de ce manifeste. Sans doute, aux heures des rêves humanitaires de la Constituante, **Kersaint**, reprenant un projet de Franklin, avait fait voter que la France prendrait l'initiative de l'abolition de la coutume barbare de la course et préparerait la proclamation du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Mais trop d'intérêts, nationaux et particuliers, étaient en jeu pour que ce fût là autre chose qu'un vœu platonique. A partir de février 1793, toutes nos villes maritimes se mirent à l'envi à armer des corsaires : le lucre et le patriotisme y trouvaient également leur compte et l'on peut

dire qu'il n'y eut pas alors un armateur au long cours ou même un patron de pêche qui n'ait songé à prouver son civisme et à augmenter sa fortune en courant ou en faisant courir sus à l'Anglais. Il fallut même prendre des mesures pour réfréner cette ardeur, et interdire la sortie des navires qui n'auraient pas au moins 12 hommes d'équipage et un armement de 4 canons de 2. Malgré ces restrictions, la majeure partie de notre flotte de course continua à se composer de véritables barques, bonnes à tenter un heureux coup de main, incapables de se défendre contre les plus petits bâtiments de guerre. Les Anglais les prenaient par centaines, et comme ils retenaient les équipages prisonniers, l'effet le plus clair de cette fièvre pseudo-patriotique fut de priver notre marine militaire d'une partie considérable de son recrutement, au moment où elle en aurait eu plus que jamais besoin.

Il y eut cependant des corsaires plus sérieux, capables de tenir la mer plusieurs mois, de réduire un navire de commerce important, même armé, voire de prêter le flanc à un croiseur anglais; dans les mers lointaines surtout, aux colonies, où la cargaison d'un seul bâtiment valait des millions, certains capitaines réalisèrent des coups de fortune prodigieux : beaucoup de noms glorieux comme ceux de **Dubédat**, de **Lemême**, de **Surcouf**, vinrent s'ajouter à la liste déjà longue de nos aventuriers de la mer ; à côté d'eux, des officiers de la marine militaire comme **Landolphe**, **Tréhouard**, **Bompard**, montrèrent aussi que la France n'avait pas dégénéré depuis les Jean-Bart et les Duguay-Trouin.

Le seul changement qui résulta du décret de juin 1795 fut que la tâche jusque-là dévolue à des croiseurs isolés fut alors assumée par des divisions détachées des escadres de ligne, qui, disposant de moyens supérieurs, purent en effet faire plus de mal aux Anglais; elles allèrent jusqu'à exécuter des descentes à terre pour détruire les factoreries et les établissements de nos ennemis; **Allemand** en Afrique, **Leyssègues** aux Antilles venaient d'agir ainsi dès 1794; en 1795, **Gantheaume**, **Richery**, **Sercey** partirent pour les imiter dans le Levant, à Terre-Neuve, aux Indes, et s'acquittèrent avec des fortunes diverses de ces missions peut-être intéressantes, mais d'un effet militaire incontestablement médiocre.

Quel fut le mal ainsi fait à l'ennemi? Les évaluations du Lloyd portent les pertes de la marine marchande anglaise par le fait des Français pour la période 1793-1795 à 1.365 navires, l'historien anglais Normann à 1.636, un document français à 1.980, valant 400 millions. Ces chiffres, vraisemblables, permettent d'estimer que ces pertes ne dépassèrent guère 4 à 500 navires par an. Comme l'effectif officiel de la flotte de commerce britannique pour 1795 était de 16.728 navires, on voit que la proportion des bâtiments perdus par suite de la guerre fut à peu près de 2 1/2 % du nombre total. Ce pourcentage n'est guère plus élevé que celui des pertes résultant des dangers ordinaires de la navigation (2 % environ). La gêne qui résultait pour le commerce anglais de l'état de guerre était donc fort supportable et l'on comprend que les armateurs en soient vite arrivés à considérer la capture d'un navire par un corsaire français, comme un risque, fort désagréable sans doute, mais dont il suffisait de tenir compte en même temps que des autres chances de la spéculation. Aussi l'influence de la guerre sur l'évolution économique de l'Angleterre fut-elle à cette époque peu sensible et n'eut-elle aucune conséquence politique. Les entrées et sorties de bâtiments anglais dans les ports anglais baissèrent un peu (ce mouvement passa de 3.151.389 tonneaux à 2.629.575), mais des neutres vinrent les y remplacer et les échanges, loin de diminuer, s'élevèrent, de 44 millions sterling en 1792 à 53 en 1796.

Toutes proportions gardées, la France avait souffert plus que l'Angleterre : sans doute les croiseurs britanniques n'avaient pu prendre qu'un nombre relativement restreint de nos navires de 3 à 800, suivant les évaluations, en y comprenant les corsaires, mais c'était parce que la plupart de nos armateurs avaient renoncé à tenter la moindre expédition; pour ne tenir compte que des bâtiments de plus de 200 tonneaux, les seuls capables de faire vraiment du long cours, nos armements pour 1793 étaient tombés à 200 unités, le dixième de ceux de 1789; la France n'avait plus de commerce extérieur. Indépendamment des causes politiques, dont l'influence est incontestable, ce dut être là une des raisons déterminantes de l'effroyable gêne qui pesa alors sur notre

pays et dont l'établissement du **maximum** fut un des symptômes les plus frappants.

Les traités de Bâle. — Comme, d'autre part, l'Angleterre avait pendant cette période occupé un certain nombre de nos possessions coloniales, on voit qu'elle n'avait pas trop à se plaindre de cette guerre : pas un instant son territoire n'avait été menacé, sa prospérité compromise, et tous les systèmes que nous avions imaginés pour lui nuire avaient sombré dans une faillite presque dérisoire.

Mais elle non plus n'avait rien pu contre nous, et les événements du continent avaient tourné en désastres pour ses alliés : **Fleurus** (26 juin 1794 avait pour ainsi dire mis fin à l'existence de l'armée autrichienne dans les Pays-Bas! Poussant impitoyablement devant lui les débris de ses adversaires, Pichegru, en quelques semaines, avait occupé toutes les provinces belges; le 20 janvier 1795, il entrait à **Amsterdam**; quelques jours plus tard, notre avant-garde atteignait **le Texel**, et la flotte hollandaise, immobilisée par les glaces, se rendait à nos hussards. Pendant ce temps, **Jourdan** et **Moreau** balayaient tout le pays entre Rhin et Moselle, **Dumerbion, Dugommier** et **Moncey** poussaient jusqu'aux crêtes des Alpes et des Pyrénées. **Hoche** pacifiait la Vendée! la France révolutionnaire était invincible!

Aussi ses ennemis commençaient-ils à se demander pourquoi continuer une lutte où le succès était impossible et dont les suites pouvaient être désastreuses : ne valait-il pas mieux reconnaître sa puissance, obtenir d'elle-même qu'elle arrêtât le cours de ses conquêtes, voire rechercher son amitié, dût-on la payer de quelques sacrifices, pour lesquels on obtiendrait bien des compensations?

On le pouvait d'autant mieux que le temps des horreurs était passé, et que sous un gouvernement d'hommes « *d'État* », presque d'hommes d'ancien régime, la France ne demandait maintenant qu'à reprendre sa place dans la société des nations, à parler à nouveau le langage de la vieille diplomatie, à faire passer les intérêts avant les principes. On pouvait causer avec

ces gens-là! déjà les petites puissances, soucieuses seulement d'écarter l'orage qui les menaçait, avaient presque toutes renoué des relations cordiales avec la France; les autres allaient suivre : le 5 avril, à **Bâle**, la **Prusse**, pressée de se retourner sur la Pologne, où la Russie avait décidément par trop mis à profit son absence, traita avec la République, lui reconnut la frontière du Rhin, et entraîna dans sa neutralité toute l'Allemagne du Nord; le 25 juillet, ce fut le tour d'un Bourbon, du roi d'**Espagne** : sous la menace de l'invasion, il alla jusqu'à payer sa sécurité de l'abandon d'une de ses colonies, de **Saint-Domingue**.

Déjà même, on ne se contentait plus de faire la paix avec la France; on liait partie avec elle, on recherchait son alliance et sa protection : la **République Batave**, que l'intervention française avait dressée dans les Pays-Bas à la place du stathoudérat écroulé, devenait une auxiliaire, presque une annexe de la France (6 mai 1795) ; et l'**Espagne**, revenant à la politique séculaire qui la liait à nous et l'opposait à l'Angleterre, allait conclure une alliance qui renouvelait le Pacte de Famille (Traité de Saint-Ildefonse, 18 août 1796).

Seules l'Autriche et surtout l'Angleterre restaient en armes : aucun coup décisif ne les ayant encore atteintes dans leurs intérêts vitaux, les succès de la France, qui faisaient de son ambition un danger chaque jour plus redoutable, ne pouvaient que les convaincre de la nécessité de poursuivre les hostilités : l'Angleterre, en particulier, ne voulait à aucun prix nous voir installés à demeure dans les Pays-Bas; les Communes venaient encore de le déclarer, le 30 décembre 1794, par 246 voix contre 73.

La guerre continua donc, mais elle avait perdu le caractère anormal, unique, d'une guerre de principes, d'une levée générale des rois contre la Révolution, qu'elle avait paru revêtir en 1793; elle n'était plus que la suite de toutes les guerres qui avaient déjà mis aux prises la France et l'Angleterre; l'Autriche n'y était que le soldat de cette dernière, et la France avait retrouvé ses alliées naturelles, les puissances maritimes secondaires, toutes intéressées avec elle à fonder la liberté des mers. Mais comme l'Angleterre, mieux éclairée que jamais sur la gravité de cette

lutte, se décidait à la poursuivre avec la même énergie et la même méthode qu'en 1703 et en 1755, cette seconde période du conflit s'annonçait plus acharnée encore et plus capitale pour l'histoire de l'Europe et du monde que la crise confuse qui venait de se terminer à Bâle : du point de vue maritime surtout, et ce point de vue était essentiel, puisque l'Angleterre était en cause, on était seulement au début des grandes opérations ; jusque-là ni l'un ni l'autre des deux adversaires n'avait pu ou su les engager avec décision.

CHAPITRE III

LA FRANCE CONTRE L'ANGLETERRE (1796-1802).

A. Tentatives pour débarquer dans les Iles Britanniques.

L'offensive française. — Le début de la grande guerre navale allait être, au lendemain même de la paix de Bâle, une brusque reprise de l'offensive française contre l'Angleterre; deux puissances seulement restant en armes contre nous, aucune hésitation n'était plus possible, toute la force vive des 850.000 hommes que nous avions sur pied devait être mise en action pour les réduire à notre merci : Jourdan et Moreau par l'Allemagne, Bonaparte par l'Italie eurent ordre de converger sur Vienne pour contraindre l'Empereur à traiter, en le menaçant d'occuper sa capitale. Mais vaincre l'Autriche n'était rien tant que subsisterait l'Angleterre; toute paix serait toujours incomplète et précaire à laquelle cette nation n'aurait point adhéré sans arrière-pensée; il fallait donc la mettre à la raison : on osait enfin y songer, et en chercher les moyens ; le simple et rude génie des chefs de l'armée française, habitués à voir leur volonté triompher de toutes les impossibilités, crut vite les avoir trouvés : « *Il faudra voir comment* « *l'Angleterre supportera un débarquement de 200.000 hommes* « *sur ses côtes* », déclara Carnot. Et, sans plus hésiter, le Directoire proposa cette tâche au plus glorieux de nos généraux, à celui qui, aussi grand par la paix que par la guerre, venait de refaire l'unité de la Patrie, à **Lazare Hoche**.

On allait attaquer directement l'Angleterre! Ce revirement,

après la décision prise l'année précédente de ne plus faire que la guerre de course, était assez inattendu. Truguet, alors ministre de la marine, s'en est plus tard attribué le mérite : il aurait empêché le Directoire de se laisser « distraire par les victoires », et lui aurait rappelé que, « pour consolider notre gouvernement, il « ne suffisait pas de vaincre la maison d'Autriche, et de fonder « des républiques en Italie », que « *tout devait être dirigé vers ce « but décisif : l'invasion du territoire anglais, en Europe et « dans les deux Indes* ».

Il ne faudrait pas l'en croire sur parole, malgré son incontestable sincérité ; car Truguet, survivant de la marine du XVIII^e^ siècle, en conservait tous les préjugés, et l'idée qu'avec tout son corps il se faisait de « *la guerre offensive* » différait sensiblement de celle à laquelle la France venait de devoir des succès sans précédents ; rien ne le montre mieux que les détails du plan qu'il proposait : le pivot de toutes ses combinaisons était l'escadre qui, l'année précédente, venait de partir avec **Sercey** pour les Indes Orientales : elle devait ravitailler nos colonies, occuper Ceylan, secourir Tippou-Sahib ; puis, quand tous les ennemis des Anglais dans l'Inde seraient en armes, **Villaret-Joyeuse** arriverait avec l'escadre de Brest, et, sans doute, recommencerait la campagne de Suffren. Comme on le voit, c'était **dans les Indes** que Truguet voulait **envahir des territoires anglais** ! en Europe, s'il songea jamais à des opérations offensives, ce ne put être qu'à titre accessoire, comme une diversion.

Quand Hoche comprit ce que l'on méditait de faire, cet homme habitué aux grandes conceptions stratégiques et politiques ne put contenir son indignation contre ce qu'il considérait comme une absurdité : « Que veut-on? » écrivait-il ; « *la paix, résultat de « la destruction de l'Angleterre!* Or quel espoir de succès vous « reste-t-il dans l'Inde ?... Pourquoi vous priver gratuitement de « si grandes forces, je dis gratuitement car, en supposant que « vous obteniez les plus grands succès..., comment les feriez-vous « concourir à la paix?... Il est au moins inutile, sinon dange- « reux, de faire 4.000 lieues pour combattre les Anglais qui sont « à notre porte : *ne sommes-nous pas assurés que toutes les posses-*

« sions anglaises nous appartiendront au moment où nous marche- « rons sur Londres? »

Hoche voulait donc que l'on attaquât la puissance britannique dans les Iles Britanniques, en les envahissant avec une armée française. En stratégie correcte, le premier objet qu'il eût fallu se proposer pour mener à bien ce projet eût été de s'assurer la liberté de la mer, de détruire la flotte anglaise; on crut pourtant que l'on pouvait compter sur la fortune de la France et espérer surprendre le passage; l'événement montra qu'en effet, dans l'état actuel des choses, l'organisation des croisières anglaises n'était pas si parfaite que même une armée ne pût passer au travers sans combattre.

On n'osa pourtant pas mettre à l'étude un plan d'occupation de la Grande-Bretagne elle-même, de l'Angleterre et de l'Écosse; nous étions sûrs de ne rencontrer dans cette île aucun auxiliaire, aucune sympathie; tout le pays s'y serait levé contre nous jusqu'au dernier homme! Pour le subjuguer, il eût fallu deux cent mille soldats, dont nous ne pouvions disposer pour le moment, et pour lesquels d'ailleurs les moyens matériels de transport nous auraient manqué. Tout au plus pouvait-on y jeter par surprise des bandes d'irréguliers, y organiser une guerre d'enfants perdus, une **chouannerie**, comme faisaient les Anglais en France. L'expérience, d'ailleurs, fit voir le peu de chances de cette proposition romanesque de **Humbert**, dont l'audace avait pourtant séduit Hoche lui-même : quand, l'année suivante, on débarqua à **Fishguard** (Pays de Galles) les 1.500 malandrins, recrutés dans les bagnes, du colonel américain **Tate**, les milices des comtés voisins suffirent à les capturer, en quarante-huit heures (22-24 février).

Mais, à côté de l'Angleterre, il était un pays où une action énergique semblait pouvoir réussir : l'Irlande catholique, asservie et martyrisée depuis des siècles, avait recommencé pendant les trente dernières années à s'agiter contre une abominable oppression; en vain des Anglais généreux et clairvoyants, comme Pitt et Fox, avaient conseillé la conciliation; le roi et la nation s'étaient obstinés à ne vouloir d'autres remèdes qu'une compres-

sion de jour en jour plus rigoureuse. La conséquence de cette opiniâtreté fut que le mouvement prit une couleur de plus en plus séparatiste et révolutionnaire : les **Irlandais-Unis**, qui furent 500.000, groupèrent tous les partisans de l'indépendance, et les **defenders** préparèrent ouvertement la révolte. Il était naturel que dans leur détresse, les patriotes irlandais tournassent les yeux du côté de la France; plusieurs de leurs chefs, venus à Paris, demandaient qu'on les secourût : ils affirmaient que, dès l'apparition d'une flotte apportant des armes et des troupes, l'Irlande entière se soulèverait, qu'en quelques semaines elle aurait une armée de deux cent mille hommes, et qu'elle jetterait les Anglais à la mer.

L'âme généreuse de Hoche s'enflamma pour ce projet grandiose dont l'exécution libérerait un peuple et mettrait fin à la puissance de nos adversaires; car l'Irlande fournissait au Royaume-Uni la moitié de ses marins et de ses soldats, et, la séparation faite, cet implacable ennemi attaché à son flanc, l'Angleterre serait pour jamais hors d'état d'agir au dehors, si même elle échappait encore à l'invasion et à la révolution. Il ne restait qu'à faire partager cet enthousiasme au Directoire et à obtenir de lui les moyens d'exécution.

Hoche n'y réussit pas comme il aurait fallu : Carnot l'aimait peu, et doutait du succès; les autres directeurs ne s'élevaient pas au-dessus des questions quotidiennes de politique intérieure: Truguet n'admettait l'expédition que comme une diversion, l'affaire de l'Inde restant la grande affaire. De tout ce jeu d'influences et d'intrigues, il ne put sortir qu'une solution hésitante et bâtarde : Hoche obtint la mission de révolutionner l'Irlande, avec la promesse que la marine mettrait à sa disposition tout ce qu'il faudrait pour assurer le succès, mais Truguet eut toute licence de continuer à préparer l'expédition de l'Inde, et le ton de sa correspondance avec Villaret-Joyeuse permit à ce dernier de garder la conviction que c'était cette entreprise qui était essentielle.

L'expédition d'Irlande. — Cette dualité de vues et ce mélange

d'autorités ne tardèrent pas à faire éclater les plus pénibles conflits : aucun accord ne put s'établir entre Villaret-Joyeuse, qui prétendait organiser une campagne de dix mois, au delà des tropiques, et Hoche, pour qui il ne s'agissait que de transporter vaille que vaille vingt mille hommes à quatre jours de mer. Par esprit de corps, ou par connaissance réelle des difficultés techniques, les officiers de marine épousèrent la querelle de l'amiral, et Hoche, ne comprenant rien à ces impossibilités dont la véritable cause lui échappait, s'emporta en récriminations et en accusations dont la violence étonne : « *Notre détestable marine ne « peut et ne veut rien faire* », écrivait-il ; « il est impossible de met- « tre à une chose ordonnée par un gouvernement, plus d'ineptie, « de mauvaise foi, de malveillance » ; et ailleurs : « *Qu'est-ce que « la marine?* le beau problème à résoudre. Dieu me garde de « m'en mêler jamais! *Quel composé bizarre! Un grand corps dont « les parties sont désunies et incohérentes;* des contradictions de « tout genre : *l'indiscipline organisée dans un corps militaire.* « Ajoutez à cela l'*orgueilleuse ignorance* et *la sotte vanité*, vous « aurez le complément. »

Le respect et l'estime que Hoche inspirait à tous étaient trop grands pour que cette pénible situation se prolongeât : malgré leur jalousie contre le général, les Directeurs sacrifièrent Villaret-Joyeuse, qui porta le poids du malentendu créé par leur faiblesse et par la duplicité de Truguet. **Morard de Galle** reçut le commandement de l'escadre, périlleux honneur auquel il essaya d'ailleurs de se soustraire, et fut subordonné à Hoche, qui eut ainsi le commandement de toutes les forces de terre et de mer (octobre). Les préparatifs marchèrent alors un peu plus vite, grâce surtout au major général **Bruix**, qui dès le début s'était fait l'auxiliaire zélé de Hoche, même contre ses camarades (« *Battons les An- « glais chez eux*, disait-il, *et la Jamaïque, Ceylan, le Coromandel « et le Bengale seront battus* »). Mais la réelle détresse de la marine retarda encore tout, et il fallut l'arrivée de la division de **Richery** revenant d'Amérique pour que l'on eût des moyens de transport suffisants pour les 18.000 hommes que l'on voulait emmener. On fit alors diligence, et, le 15 décembre, la grande flotte sortait de

la rade pour aller mouiller à Bertheaume, d'où elle appareillait le lendemain. Il était temps : deux jours plus tard, le Directoire, abandonnant définitivement le projet, envoyait un contre-ordre qui aurait tout suspendu.

Morard de Galle avait eu d'abord l'intention de sortir par le Raz de Sein, pour éviter l'ennemi et lui faire croire que l'on allait au Sud ; au dernier moment, le vent ayant tourné au Sud-Est avec une certaine violence, il décida de passer par l'Iroise. Par malheur, ses signaux furent mal vus, ou mal interprétés, et la plupart des capitaines se conformèrent à l'ordre primitif; un vaisseau, le *Séduisant*, se perdit sur le Tévenec, et, le lendemain, toute la flotte se trouva séparée en plusieurs tronçons naviguant isolément. Le 19, **Bouvet** et **Nielly** réussirent à rallier autour d'eux 15 vaisseaux sur 17, 9 frégates sur 13, et la plupart des transports. Après avoir longtemps attendu le commandant en chef, ils firent route sur le second rendez-vous, le cap Mizen-Head au Sud de l'Irlande, où ils arrivèrent le 21. A plusieurs reprises, la frégate la *Fraternité*, qui portait les amiraux Morard de Galle et Bruix et le général Hoche, avait navigué dans les mêmes eaux que l'escadre; il semble même que les vigies aient vu quelques-uns de ses navires le 20, mais elles les prirent pour des bâtiments ennemis et on n'osa pas approcher.

En dépit de l'absence des commandants en chef, la première partie de l'expédition se terminait avec un bonheur inespéré. Restait à opérer le débarquement. Bouvet, devenu le chef par l'absence de l'amiral, entra dans la baie de Bantry, comme le portaient ses instructions, et mouilla devant **Beer-Haven**. Mais déjà le vent soufflait en tempête ; plusieurs bâtiments n'avaient pu suivre et capeyaient péniblement à l'entrée. Le 24, on tint un conseil de guerre; il n'y avait là que 6.000 soldats et 4 canons de campagne ; les généraux insistèrent pourtant pour qu'on les mît à terre, malgré le temps; mais Bouvet déclara que le danger était tel qu'il tenterait l'opération seulement si on lui en faisait une réquisition écrite ; **Grouchy**, à qui le commandement des troupes était échu par droit d'ancienneté, refusa d'engager sa responsabilité à ce point, hésita et parut moins disposé à risquer

l'aventure. Le lendemain, le temps se gâta encore : les frégates *Immortalité* et *Résolue,* que montaient les amiraux, ne purent se maintenir au mouillage, et furent entraînées au large. Quand une nouvelle accalmie se produisit, le 27, le chef de division **Bedout** n'avait plus autour de lui que 9 vaisseaux et 4.000 hommes. Il désespéra de l'entreprise, et reprit la route de Brest, où il arriva le 1er janvier, après avoir poussé jusqu'à l'embouchure du Shannon sans rencontrer personne.

Le surlendemain de son départ, un autre groupe de navires arrivait à Bantry, et le 2 janvier, le chef de division **Durand de Linois** y réunissait 4 vaisseaux et 4 frégates; encore une fois les mêmes délibérations et les mêmes tergiversations recommencèrent, avec la même inévitable conclusion : le retour à Brest.

Quant à la *Fraternité,* elle n'avait cessé d'être en butte à une malechance incroyable : en dépit d'efforts prodigieux, elle avait toujours été rejetée à l'ouest par une mer démontée; seule de toute l'escadre, elle avait rencontré un vaisseau anglais, et avait dû fuir devant lui pendant trente-six heures; le 29 seulement, elle put revenir à l'Est et apprendre par le vaisseau la *Révolution* le départ du détachement Bouvet. Hoche voulait encore se faire jeter en Irlande, même seul; mais on rencontra le vaisseau rasé le *Scévola,* coulant bas d'eau; il fallut recueillir son équipage : à bord de la frégate ainsi surchargée d'hommes il n'y avait plus assez de vivres pour tenir la mer huit jours : force fut de prendre la route de France, pour arriver, le 14 janvier, à l'île d'Aix.

L'affaire avait échoué; elle nous avait coûté, outre le *Séduisant* et le *Scévola,* deux frégates perdues en mer; deux autres et quatre transports étaient tombés aux mains de l'ennemi; enfin le vaisseau neuf, *les Droits de l'Homme,* encombré de soldats et de prisonniers, démuni d'une partie de son artillerie, avait été poursuivi par deux frégates anglaises; après un admirable combat en pleine tempête, il finit par aller s'échouer à Audierne; pendant plusieurs jours on lutta contre les éléments, mais on parvint enfin à sauver la plus grande partie de l'équipage; un des bâtiments ennemis s'était perdu, l'autre réussit à s'éloigner.

On avait un instant espéré pouvoir recommencer immédiate-

ment, et l'on avait même conservé les troupes à bord. Mais il fallut reconnaître que de longtemps la flotte ne serait pas en état de sortir : l'armée fut disloquée, et Hoche lui-même prit le chemin de l'Allemagne. L'avortement du projet l'avait transporté de colère : « *Je n'irai plus faire le Don Quichotte sur les mers pour le* « *plaisir de quelques hommes qui voudraient me savoir au fond* », écrivait-il. Malgré tout, son rêve le reprenait bientôt : « La fortune « me menât-elle avec mon armée aux portes de Vienne », confiait-il à Hédouville, « que je la quitterais encore pour aller à Dublin et « de là à Londres » ; il était prêt à se rembarquer pourvu « *qu'on* « *expulsât sans aucune exception tout ce qui tenait à la faction Vil-* « *laret-Joyeuse* », qu'il tenait toujours pour responsable de notre impuissance maritime. La mort seule, qui l'atteignit à Wetzlar le 19 septembre 1797, l'empêcha de tenter une autre fois l'accomplissement de ce qu'il considérait comme devant être la grande œuvre de sa vie de soldat et de citoyen.

En somme, malgré les incontestables défectuosités du plan des Français, la faiblesse de leurs moyens et les multiples défaillances de l'exécution, seuls l'opposition des éléments et le manque de caractère des commandants en sous-ordre, militaires et marins, avaient fait échouer le projet de débarquement. Un critique anglais l'avoue : « *S'il n'y avait pas eu une tempête d'une force et d'une* « *durée extraordinaires, à un moment où le succès était presque at-* « *teint, si le vent avait soufflé de n'importe quelle autre partie du* « *compas, ou si l'expédition avait été menée avec une habileté ordi-* « *naire, il est certain qu'une armée de 15.000 Français aurait* « *débarqué sans difficultés...* ; il n'est que trop probable qu'un « pareil succès aurait eu pour conséquence immédiate l'insur- « rection de l'Ulster (du Munster?), sinon une révolte générale. »

Pourtant le gouvernement de Londres avait été prévenu des préparatifs qui se faisaient à Brest et avait en conséquence porté à 15 vaisseaux l'escadre de **Colpoys**, chargée de surveiller les abords de cette place. Par bonheur, cet amiral, pas plus qu'aucun autre à cette époque, n'aurait jamais osé maintenir des trois-ponts en permanence dans l'Iroise; il s'était contenté d'y envoyer, pour lui signaler les mouvements des Français, une di-

vision légère de trois frégates. **Sir Edward Pellew**, qui la commandait, fit tout son devoir et, par ses habiles manœuvres, contribua grandement à provoquer la séparation de nos vaisseaux après leur sortie et le désarroi qui s'ensuivit, première cause de notre échec. Mais, quand il voulut rejoindre Colpoys, il ne réussit pas à le trouver au rendez-vous que ce dernier lui avait fixé, et que le vent d'Est avait fait abandonner; il revint au plus vite en Angleterre pour donner l'alarme. Colpoys n'apprit la sortie des Français que le 19 ou le 20; un de ses lieutenants, **sir Roger Curtis**, se laissa alors abuser par l'approche de la division de **Villeneuve** qui arrivait de la Méditerranée, et la poursuivit jusque sous Belle-Ile, ce qui l'éloignait encore plus de la région où auraient pu se passer les événements décisifs; quant à l'amiral, il ne vit d'autre parti à prendre que de se rendre au cap Lizzard pour attendre des ordres, qui ne vinrent pas, et finit par rallier Portsmouth le 31 décembre, tournant franchement le dos aux Français. De son côté, Pellew était arrivé à Falmouth, le 20 décembre; le 22, Bridport, qui stationnait à Portsmouth, avec la flotte principale, connaissait la gravité de la situation : au lieu de prendre une décision, il en référait à Londres, demandant des renseignements et des instructions; plusieurs jours se passaient ainsi; il finit par ne prendre la mer que le 3 janvier, alors que tout était terminé! les Français avaient pu rester 17 jours sur la côte d'Irlande sans que personne fût en posture de s'opposer à un débarquement : les Anglais n'avaient là qu'un vaisseau et cinq frégates!

Ainsi, si l'Angleterre avait pu échapper à ce danger d'une invasion en Irlande, elle l'avait dû à un enchaînement inouï de circonstances, non à la flotte sur qui elle s'en remettait de sa sécurité, qui n'avait paru nulle part. Que n'aurait-on pu espérer, si la France avait eu un gouvernement et une marine capables de faire la guerre et de saisir les occasions?

Insurrection des flottes anglaises. — Malgré l'échec final des Français, ces événements n'en constituaient pas moins un acte d'accusation terrible contre l'Amirauté et la direction qu'elle avait imprimée à l'action navale de l'Angleterre; des incidents plus

pénibles peut-être pour l'amour-propre national vinrent bientôt mettre encore mieux en lumière la nécessité d'une réforme radicale du système maritime britannique. Pour recruter des équipages qui s'élevèrent jusqu'à 125.000 hommes, ne trouvant plus de marins professionnels à presser, on avait demandé des contingents aux paroisses, et celles-ci les avaient formés comme elles avaient pu, généralement en recrutant à prix d'argent des déclassés et des sans-travail. Il avait ainsi fini par se trouver en grand nombre à bord des navires des éléments d'une moralité et d'un patriotisme fort douteux. On avait dû en conséquence astreindre les marins à une discipline spéciale et, en particulier, les séquestrer pour ainsi dire à bord en tout temps, pour éviter les désertions. Comme, d'autre part, la solde était faible et la ration mauvaise, le mécontentement avait assez vite fait son apparition dans les équipages; plusieurs amiraux avaient insisté auprès de l'Amirauté pour qu'on le calmât en faisant quelques concessions à des desirs qu'ils trouvaient légitimes. On ne les avait pas écoutés et ce fut de la stupeur quand on apprit que, le 15 avril 1797, à Portsmouth, les équipages de lord Bridport avaient refusé obéissance, arboré le pavillon rouge (pavillon de nullité), et nommé un comité chargé de faire valoir leurs revendications. Pendant plusieurs jours, les nouvelles de ce genre ne cessèrent d'arriver : à Spithead, à Plymouth, à Cork, les escadres de Curtis, de Colpoys, de Kingsmill adhéraient au mouvement. Il fallut traiter avec elles de puissance à puissance; au reste, le ton de leurs réclamations était respectueux, le fond raisonnable : les marins ne protestaient même pas contre la brutalité des châtiments corporels, et demandaient seulement qu'on augmentât leur solde et leur ration, qu'on leur donnât parfois des permissions; le Parlement vota les fonds nécessaires, promit une amnistie et tout rentra dans l'ordre (7 mai).

Cet orage était à peine apaisé qu'il en éclatait un autre, beaucoup plus dangereux : le 11 mai, l'escadre de l'amiral Bruckner, mouillée à Sheerness et à Chatham, entrait à son tour en insurrection et débarquait ses officiers. Cette fois, c'était sur la discipline même que portaient les griefs des révoltés. Certains de leurs

chefs, et à leur tête un matelot du *Sandwich*, le fameux Richard **Parker**, le **Président de la République Flottante**, appartenaient aux Irlandais-Unis et étaient peut-être en relations avec des agents français. Il est possible qu'ils aient poursuivi un but politique. Le gouvernement fit des préparatifs de défense, arma les milices, garnit de canons les rives de la Tamise. Le 6 juin, la situation devint désespérée : la flotte de l'amiral Duncan, qui croisait devant le Texel, avait abandonné son poste et venait de se joindre aux insurgés, qui menaçaient Gravesend.

Mais la masse des matelots restait loyaliste : quand Parker eut commencé à dévoiler ses desseins, quand le mot de **République** eut été prononcé, les révoltés virent où on voulait les conduire, et ce projet leur fit horreur. Dès le 4 juin, plusieurs navires rentrèrent dans le devoir et rallièrent les forces royales : d'autres vinrent les rejoindre sous le feu des canons de leurs camarades; le dernier, le *Sandwich*, se rendit le 13; Parker fut pendu le 30.

Ces événements, qui avaient en pleine guerre désarmé un instant l'Angleterre, ne furent pas connus sur le continent, et la France ne put même pas avoir l'idée de les exploiter. Mais ils avaient profondément ému l'opinion : non seulement la flotte anglaise n'était plus en état d'assurer l'inviolabilité du territoire national, mais elle menaçait de devenir elle-même un danger pour la patrie; c'était une situation terrible à laquelle il était urgent de porter remède au plus tôt.

Campagne d'Italie. Les Anglais évacuent la Méditerranée. — En même temps, sur le continent, la France ne cessait de grandir.

L'année 1796 y avait été désastreuse pour nos ennemis : en **Allemagne**, il est vrai, **Jourdan** avait dû repasser le Rhin, et la célèbre retraite de **Moreau** avait seule empêché ce revers de devenir un désastre; mais la **campagne d'Italie**, où le Directoire n'avait cru d'abord faire qu'une diversion, était devenue, grâce au génie de **Bonaparte**, la plus étonnante péripétie de cette guerre : en quelques semaines, le roi de Sardaigne avait été réduit à demander merci, les Autrichiens rejetés sur le Pô, sur le Mincio, sur l'Adige; **Lodi**, **Castiglione**, **Arcole** étaient venus étonner le monde et l'on pouvait

prévoir le moment où l'Autriche cesserait d'être une puissance italienne.

L'Angleterre elle-même se sentait atteinte par ces événements; car c'était depuis un siècle un principe de sa politique qu'elle ne pouvait se désintéresser de la Méditerranée, qu'il importait à la liberté de son commerce et même à son prestige dans le monde qu'elle ne laissât aucune puissance s'assurer une situation prépondérante dans cette mer. Aussi Nelson, qui commandait alors une division de croiseurs dans le golfe de Gênes, suppliait-il que l'on fît tout pour entraver la marche des Français, pour les obliger, par des bombardements, des débarquements, des occupations de places, à faire face au Sud, de manière à diminuer d'autant les effectifs qu'ils pouvaient mettre en ligne au Nord; mais il n'était pas le maître, et **Hotham** ne voulait risquer ni un navire, ni un homme; son bouillant lieutenant dut se contenter de rendre par le feu de ses canonnières la route de la Corniche impraticable pour les convois français. Il arriva ainsi à gêner nos communications, à retarder, par exemple, l'arrivée du train de siège dont Bonaparte aurait eu besoin pour réduire **Mantoue**; mais les Français, pouvant vivre sur le pays, allaient de l'avant sans se retourner et la présence des escadres anglaises ne fut d'aucun secours aux États Italiens qui, les uns après les autres, durent entrer dans notre système politique : le Pape, Naples, la Toscane traitèrent avec la République; l'occupation de ce dernier pays par les Français prit même les proportions d'un véritable désastre pour les Anglais : le 30 juin 1796, nos troupes entrèrent à **Livourne**, et cette ville, qui depuis deux siècles était l'entrepôt du commerce de la Méditerranée, et comme une colonie anglaise en Italie, cessa pour toujours de jouer un rôle dans la vie commerciale de l'Europe.

Des coups plus directs allaient suivre : depuis longtemps déjà, la **Corse**, qui avait accueilli les Anglais en libérateurs, ne voyait plus en eux que des étrangers oppresseurs; ils s'y maintenaient pourtant, parce qu'ils estimaient la possession de ce poste indispensable à leur existence comme puissance méditerranéenne; mais la situation devenait intenable. Le 19 août 1796, on eut connaissance de l'alliance franco-espagnole; entre l'Italie

française et l'Espagne alliée de la France, la Corse se trouvait en quelque sorte cernée. Dès le mois d'août, le gouvernement de Londres envoya l'ordre d'évacuer pour éviter de pires malheurs ; il était déjà trop tard; l'Espagne était entrée en ligne, et le 1er octobre, l'escadre de **Langarra,** partie de Cadix, donnait dans le détroit de Gibraltar, pour faire sa jonction avec la flotte française : l'amiral **Mann**, laissé à la garde du passage, ne songeait qu'à sauver ses navires, et se retirait vers Lisbonne, abandonnant la position sans combattre, au lieu de se replier sur **Jervis** qui, avec ses quinze vaisseaux mouillés à **Saint-Florent,** allait se trouver isolé, sans soutien, sans refuge, en présence de 38 vaisseaux français et espagnols.

Par bonheur pour l'amiral anglais, aucun de ses adversaires n'avait le tempérament ni l'habitude de l'offensive : trop heureux de n'avoir pas à combattre, ils se contentèrent de se réunir à Toulon, lui laissant tout le temps de ramasser hommes et matériel, et de regagner Gibraltar, où il arriva le 2 novembre, après une traversée terrible. L'escadre était sauvée, mais la Corse restait perdue; il n'y avait plus de forteresses anglaises en Méditerranée, et l'Angleterre ne devait plus oser y envoyer un seul navire d'ici dix-huit mois. Cette mer était redevenue une mer française et nous allions en profiter pour faire servir aux vues de notre politique l'escadre que nous venions d'être contraints de tenir enfermée dans Toulon pendant deux ans.

Car les victoires n'avaient cessé de suivre les victoires : après **Arcole** (17 novembre 1796) venait **Rivoli** (11 janvier 1797) ; bientôt il ne restait plus une armée pour couvrir la capitale autrichienne : Bonaparte franchissait le **Tagliamento** et marchait sur Vienne. L'argent de l'Angleterre ne pouvait plus rien pour l'Empereur : plutôt que de s'exposer aux risques de l'invasion et d'une révolution, François II signait l'armistice de **Leoben** (18 avril), le traité de **Campo-Formio** (17 octobre). Il subissait toutes les volontés de la France, reconnaissait la République, avec les frontières qu'elle s'était données, le Rhin et les Alpes, consentait même à lui abandonner l'Italie et la Méditerranée. Dans la plaine du Pô, la **République Cisalpine** n'était qu'une avant-garde de la France,

et dans le partage des États Vénitiens, nous nous faisions attribuer les Iles Ioniennes et la flotte, treize vaisseaux, d'ailleurs médiocres. Brueys venait aussitôt de Toulon prendre possession des unes et des autres, et cette promenade militaire, la première que depuis 1793 une escadre française eût pu accomplir sur une mer libre, prenait la valeur d'un symbole : la France, par sa puissance continentale, était redevenue maîtresse d'une mer, de la Méditerranée, et en avait chassé les Anglais.

Les négociations de Lille. — Ces succès prodigieux avaient frappé nos ennemis de terreur ; pour la première fois, depuis le début de la Révolution, l'Angleterre venait de passer par une période de véritable découragement. Dès la fin de 1796, elle avait vu qu'elle allait rester seule en présence de la France, et elle avait douté de la possibilité, de l'utilité de continuer la lutte : jamais une armée anglaise ne réussirait à chasser les Français de la Belgique et de l'Italie ; la prolongation de l'état de guerre, au contraire, et de l'isolement qui en était la conséquence, allait leur permettre de s'emparer de la clientèle de ces pays, d'y substituer leur monopole à celui de l'Angleterre ; à persister dans une attitude intransigeante, on risquait de voir la conquête économique compléter la conquête politique de l'Europe par la France.

Une crise, dont la guerre n'était pas la cause, mais qu'elle aggrava certainement, vint encore accentuer cette impression : les progrès de la marine et de l'exportation anglaises, en effet, n'avaient malgré tout suivi que d'assez loin la soudaine et prodigieuse transformation de l'industrie par le machinisme ; il y avait eu surproduction, surapprovisionnement du marché, et il en était résulté un avilissement des prix des objets manufacturés, une diminution des salaires, d'autant plus sensible que par suite de la guerre le coût de la vie augmentait (le blé avait passé de 47 shillings le quarter en 1792 à 80 en 1796) ; le nombre des indigents avait crû dans des proportions inquiétantes, toutes les classes sociales avaient souffert et beaucoup soupiraient après le retour de la paix, quelques sacrifices d'amour-propre qu'elle pût coûter. Le gouvernement ne se sentait plus, comme par le passé, fort de l'adhésion unanime de la

nation : le 3 % tombait à 53, 51, 47; le Parlement venait de refuser à Pitt un emprunt de dix millions sterling.

Le cabinet crut donc utile de faire des ouvertures de paix, au moins pour manifester sa bonne volonté aux électeurs, pour leur prouver que la guerre n'était pas son œuvre; peut-être même, en somme, si la France ne se montrait pas trop intransigeante, conviendrait-il de saisir cette occasion de limiter ses accroissements en obtenant quelque compensation. Dès 1796, lord **Malmesbury** avait engagé la conversation à Paris : elle reprit à Lille, en juillet 1797, d'une façon officielle. Les Anglais s'y présentèrent avec des conditions en apparence très modérées : ils admettaient tout ce qui s'était passé depuis 1789, toutes les conquêtes de la France, toutes les extensions de son influence, même l'annexion de la Belgique, même la fondation des Républiques Batave et Cisalpine; ils demandaient seulement qu'on leur laissât, pour rétablir l'équilibre, ce qu'ils avaient eux-mêmes conquis grâce à leur supériorité sur les mers; bientôt même, ils consentirent à restituer les colonies françaises, ne gardant que quelques territoires espagnols ou hollandais, la Trinité, le Cap, Ceylan, Cochin.

Dès le début, au contraire, les Français furent intraitables : ils commencèrent par créer, à propos de questions secondaires, comme celles des titres du roi d'Angleterre ou des vaisseaux de Toulon, des chicanes énervantes qui décelaient nettement la volonté de leur gouvernement de ne pas aboutir. Tout un parti en France, en effet, celui des hommes qui avaient fait la Révolution et la Terreur, voulait la continuation de l'état de guerre, qui lui permettait de justifier le maintien d'une dictature nécessaire à sa fortune et à sa sécurité. La masse du pays, cependant, désirait la paix, pour jouir de la situation merveilleuse que nos victoires nous avaient faite, pour réparer les maux de ces cinq effroyables années, peut-être aussi pour mettre fin à la tyrannie des jacobins et faire une réaction politique; dans le Directoire même, cette tendance pacifique avait deux représentants, **Carnot**, l'Organisateur de la Victoire, et **Barthélemy**, le négociateur des traités de Bâle; il se pouvait que, grâce à l'appui des électeurs, qui venaient d'envoyer une majorité de droite dans les Conseils, elle finit par l'emporter.

Malmesbury y comptait; espérant une révolution à Paris, qui lui aurait permis de reprendre la négociation sur des bases plus avantageuses, il continuait à négocier, quoique l'on n'avançât pas d'un pas, de juillet à septembre.

Les jacobins et la majorité du Directoire, Barras en tête, virent le danger qui surgissait là, pour eux et peut-être pour la France; contre l'opinion, qui leur était maintenant hostile, ils firent appel à l'armée : ivre de sa gloire et de sa force, décidée à ne rien sacrifier des conquêtes de la Révolution, elle n'hésita pas : le 18 fructidor (4 septembre), Augereau épura les Conseils et le Directoire lui-même : les pacifiques, les gens de « *la faction des anciennes limites* », disparurent de la scène publique; le ton des négociations de Lille changea sur-le-champ : la France devait tout garder, l'Angleterre tout rendre; la conversation devenait impossible, et Malmesbury n'avait plus qu'à se retirer, ce qu'il fit le 18 septembre.

Le gouvernement du roi Georges avait du moins gagné ceci à ces négociations qu'il avait convaincu le peuple anglais de sa bonne foi, de ses intentions pacifiques, de sa modération : il était désormais avéré que seule la France voulait la guerre, toujours et quand même, par une ambition démesurée, hors nature, contre laquelle on n'obtiendrait jamais de garantie suffisante; toute l'Angleterre pensa que « **la sécurité avec la guerre valait mieux que la paix sans la sécurité !** » et Pitt retrouva derrière lui, discipliné et unanime, le grand parti national dont l'appui invariable allait lui permettre de continuer à combattre seul contre la coalition qu'était maintenant la France.

Réorganisation de la marine anglaise : Saint Vincent. — Il le retrouva d'autant plus enthousiaste et dévoué qu'une bonne récolte venait de dissiper le spectre de la famine, d'autant plus surtout qu'une résurrection de sa puissance navale, manifestée par d'éclatantes victoires, montrait à ce moment même à l'Angleterre qu'elle restait la reine des mers et n'avait plus à redouter l'invasion.

Cette renaissance était l'œuvre d'un homme, incomparable serviteur de l'État plutôt que grand chef de guerre à qui, plus qu'à aucun autre, l'Angleterre doit l'arme qui, maniée par des amiraux

comme **Nelson**, **Cornwallis**, **Collingwood**, **Troubridge**, Saumarez a frappé pour elle des coups décisifs : depuis un an déjà, **Jervis** était à la tête de l'escadre de la Méditerranée, et avait commencé l'œuvre qu'il devait pendant quatre ans mener à bien, soit à ce poste, soit comme commandant de la flotte de la Manche, et enfin comme Premier Lord de l'Amirauté.

Jervis voulut avant tout avoir une flotte **militaire**, **exercée** et **disciplinée**. L'espèce d'hommes que lui fournissait le recrutement anglais était médiocre, sans valeur morale, sans préparation professionnelle, très inférieure, certainement, aux inscrits, voire aux conscrits français; leurs chefs ne pouvaient leur accorder aucune confiance, la patrie britannique étant indifférente à beaucoup d'entre eux, quand elle n'était pas l'objet de leur haine : sur l'escadre même de Jervis, alors stationnée à Lisbonne, on découvrait, quelques semaines après sa prise de commandement, un complot ayant pour objet de massacrer les officiers et de conduire les vaisseaux en Irlande pour les mettre à la disposition des Irlandais-Unis!

Jervis entreprit de transformer et de régénérer ces hommes en les faisant vivre continuellement à la mer et pour la guerre : il arracha délibérément les escadres à cette oisiveté des rades où les avaient si longtemps maintenues les amiraux de l'école de Howe et où s'étaient si facilement noués les complots de 1797, pour les entraîner constamment sous voiles, constamment au large; un système régulier et progressif d'**exercices**, où l'artillerie tenait une place considérable, conserva les matelots perpétuellement en haleine, occupés, harassés; une discipline de fer, qui ignorait le pardon et l'indulgence, en fit des instruments asservis et dociles. Leurs officiers, dont la négligence ou la facilité avaient eu tant de part dans les événements des années précédentes, ne furent pas plus ménagés : subordination, tenue, présence à bord, participation aux exercices, tout fut réglé minutieusement et impérieusement, sans aucun souci des commodités particulières ni des traditions de la flotte. Tout cela ne s'accomplit pas sans violences ni sans heurts : mais l'inflexible volonté de Jervis triompha de toutes les oppositions, et la marine anglaise devint une machine de guerre

aussi perfectionnée, aussi précise dans ses moindres détails qu'avait été l'armée de Frédéric le Grand; on n'y vécut que pour le service, et tout en profita : la manœuvre, le canonnage, l'hygiène y furent l'objet de soins et de discussions comme on n'en avait jamais vu dans aucune marine, et en même temps reparut le goût de la bataille, le sens des grandes opérations militaires que les savantes combinaisons des stratèges de la guerre d'Amérique avaient un peu fait oublier, aux Anglais aussi bien qu'aux Français.

Par une coïncidence qui ne peut être un effet du hasard, au moment précis où la flotte britannique redevenait ainsi capable de faire la grande guerre offensive, cette notion reprenait sa place dans l'esprit de la nation et dans les conseils du gouvernement; l'exemple des succès de la France aidant, tous comprenaient que c'est en détruisant les moyens d'action de l'ennemi qu'on l'empêche d'agir suivant ses desseins, et, si capitaines et amiraux recommençaient à ne plus songer qu'à courir à l'ennemi, ministres et simples citoyens reprenaient l'habitude d'exiger qu'ils le fissent : la conduite de la guerre allait complètement changer de caractère, et aux velléités d'énergie de la France et de ses alliés, incapables de prendre véritablement l'offensive, faute d'armes, allaient répondre de formidables coups droits, arrêtant l'exécution de leurs plans avant même qu'elle eût commencé à se dessiner.

Dès le début de 1797, Jervis avait montré par un succès retentissant ce qu'allait être cette guerre nouvelle. L'insuccès de l'expédition d'Irlande n'avait pas détruit dans le cœur des Français l'espoir de prendre enfin pied sur le sol des Iles Britanniques : ne pouvant plus se flatter de surprendre le passage, ils avaient conçu le projet d'accabler leurs adversaires par le nombre, en concentrant dans la Manche des forces très supérieures à celles qu'y entretenait l'Angleterre; l'alliance des Espagnols et des Hollandais semblait nous le permettre; déjà Villeneuve avait à Brest 30 vaisseaux, théoriquement en état de combattre : si cette combinaison réussissait, c'est à soixante-dix ou quatre-vingts que Bridport aurait à faire face.

Il n'y avait qu'à opérer cette concentration, dont le principe avait été admis par nos alliés; le premier acte en devait être de

conduire dans la Manche la flotte espagnole, alors en croisière dans la Méditerranée : Cordova, qui s'en était chargé, avait franchi le détroit de Gibraltar le 1er février; il faisait route vers le Nord quand il rencontra Jervis, le 14, sous le **Cap Saint-Vincent.** Les Espagnols, pleins de confiance et de sécurité, ne s'éclairaient pas; ils avaient 25 vaisseaux, et ils n'admettaient pas que l'ennemi, qu'ils croyaient réduit à 10 vaisseaux, épuisé, démoralisé et réfugié à Lisbonne, pût chercher la bataille. Ils naviguaient donc en ordre de route, assez désordonné, en deux pelotons que séparait un grand intervalle. Ce fut précisément dans cet intervalle que se précipita Jervis, avec ses quinze vaisseaux formés en une ligne souple et manœuvrante : en un instant il eut pris position entre les deux groupes, rendant toute jonction impossible, détruisant l'avantage que son adversaire eût pu tirer de sa supériorité numérique; vainement Cordova essaya de rejoindre son lieutenant Alava en contournant la colonne anglaise par l'arrière : avec une décision foudroyante, le *Captain,* que commandait Nelson, quitta son poste et, sortant de la ligne, vint à sa rencontre, lui barrant la route, arrêtant net le mouvement. Dès lors la flotte espagnole ne fut plus qu'un troupeau de navires où les Anglais purent choisir à leur guise leurs victimes : quatre vaisseaux de ligne restèrent entre leurs mains.

Jervis avait vaincu à un contre deux! On comprend l'enthousiasme que cette « **Journée de la Saint-Valentin** » excita en Angleterre : c'était la première victoire véritable que les Anglais eussent remportée depuis deux ans; grâce à elle disparaissait l'inquiétude que l'entrée en ligne de l'Espagne avait fait naître : on savait maintenant que la flotte de cette puissance, malgré ses somptueux navires et ses savants états-majors, n'était qu'une façade, faute d'équipages et d'amiraux : on était rassuré, et tellement que l'on fit à peine attention à l'échec que Nelson essuya en juillet dans une tentative sur **Ténérife.**

Les flottes françaises et alliées immobilisées. — Désormais, avec cette confiance que donne la certitude de la supériorité, les amiraux britanniques revinrent d'eux-mêmes aux méthodes qui

jadis leur avaient valu la souveraineté des mers et ce fut maintenant à la lisière même des côtes ennemies qu'ils portèrent le centre de leurs stations et le théâtre de leurs opérations.

Le premier, le **comte de Saint-Vincent** (c'est le titre que porta Jervis en récompense de sa victoire) leur avait donné l'exemple : au lendemain de son triomphe, au lieu d'aller se reposer commodément dans un mouillage sûr, à Lisbonne par exemple, en se bornant à maintenir le contact par quelques divisions légères, comme aurait fait Bridport, il s'était rendu devant Cadix même, sans laisser à son adversaire le moindre répit ; alors commença un blocus qui allait durer trois ans, tel qu'on n'en avait encore jamais vu ; avec ses 21 vaisseaux, presque toujours en vue de l'île même où est bâtie Cadix, toujours prêts à combattre, l'amiral anglais interdisait aux 26 vaisseaux espagnols réfugiés dans les eaux intérieures toute activité, tout mouvement, voire un simple appareillage pour exercices ; au lendemain de son humiliant désastre, cette inaction démoralisante était le pire malheur qui pût arriver à la flotte espagnole : tous les efforts de l'amiral **Mazzaredo**, qui aspirait à s'en faire le régénérateur, allaient être inutiles ; elle avait cessé d'être apte à jouer un rôle dans cette guerre.

Les autres escadres anglaises ne tardèrent pas à imiter cet exemple, et il fut bientôt établi qu'une flotte ennemie ne pouvait paraître quelques heures en mer sans être acculée à un combat, c'est-à-dire à un désastre. Quand le gouvernement de La Haye, cédant aux injonctions du Directoire, qui le sommait de s'associer à l'action que nous nous obstinions à méditer sur l'Irlande ou l'Écosse, se décida à envoyer à l'amiral **de Winter** un ordre formel de sortir du Texel, celui-ci ne douta pas un instant du sort qui l'attendait : le lendemain il se heurtait devant **Camperdown** à l'escadre de **Duncan** qui le guettait depuis des mois (11 octobre 1797).

Les forces étaient à peu près égales : 14 vaisseaux, 890 canons contre 16 vaisseaux, 1.066 canons ; on ne manœuvra pas, Duncan se contentant d'ordonner à ses capitaines de passer sous le vent de leurs adversaires pour leur rendre toute retraite impossible, et ceux-ci ne songeant qu'à se battre en désespérés pour montrer à l'univers que les Bataves n'avaient pas dégénéré de la vaillance

des Hollandais leurs ancêtres ; — et ce fut la bataille la plus acharnée qu'il y eût encore eu dans cette guerre : des 9 vaisseaux qui furent pris, aucun ne put être réparé ; les 5 autres ne valaient guère mieux ; ils ne rentrèrent au Texel que pour y demeurer désormais immobiles, annihilés pour le reste de la guerre.

Dans la Manche même, en dépit de l'inertie de Bridport, que son titre d'*Amiral Général des Ports* maintenait plus assidûment encore que par le passé sur les mouillages de la côte britannique, les divisions anglaises commençaient à montrer plus d'audace et d'entrain ; il ne se passait pas de jour sans qu'elles fussent signalées sur quelque point de notre littoral, et, quelles que fussent les ressources accumulées à l'embouchure de la Gironde, de la Seine ou de la Meuse, les administrateurs devaient se déclarer impuissants à les faire parvenir à nos arsenaux, tant le cabotage était devenu difficile, surtout en Normandie et en Bretagne ; la marine française, dont presque tous les moyens étaient concentrés dans l'unique port de Brest, était comme inexistante : les vaisseaux sans doute ne lui manquaient pas, et, en se fiant aux états, on avait décrété la constitution d'une armée navale de 47 vaisseaux dans la Manche, mais on ne pouvait trouver ni hommes, ni munitions, ni vivres, ni matériel d'armement : c'était tout au plus si, en juin 1798, l'amiral **Lelarge** disposait, en rade de Brest, de 13 vaisseaux, d'ailleurs incapables de prendre la mer.

Dans ces conditions, qu'importaient les intentions si hautement proclamées du gouvernement d'agir contre l'Angleterre ? On annonçait que ce dernier asile de la contre-révolution allait sans plus tarder être occupé par nos invincibles soldats ; on ordonnait la concentration sur les côtes, à proximité des ports d'embarquement, de toutes les troupes que laissait disponibles la cessation des hostilités dans l'Europe Centrale, on donnait à ce rassemblement le nom **d'Armée d'Angleterre** ; c'étaient là des menaces purement théoriques, de véritables bravades, nécessaires pour donner satisfaction aux exigences de la nation à laquelle on ne pouvait plus offrir en compensation de notre impuissance sur mer des victimes en Italie ou sur le Rhin ; la sécurité de l'Angleterre n'en était pas moins assurée comme en temps de paix par les 120 vais-

seaux, les 600 navires de guerre, les 120.000 marins exercés qui faisaient des Océans son domaine incontesté.

Premier essai de flottille. — Il devenait cependant indispensable de tenter quelque chose : l'opinion refusait d'admettre que la France fût incapable d'agir contre un pays dont la séparaient à peine quelques kilomètres d'eau salée; tant qu'elle ne serait pas générale, la paix ébauchée à Bâle et à Campo-Formio ne pouvait avoir aucune solidité; pour que la vie du monde redevînt normale et pacifique, il fallait qu'il y eût un vaincu, la France ou l'Angleterre.

Cet impérieux besoin d'obtenir un résultat et cette répugnance des Français à confesser leur impuissance firent alors la fortune d'un système dont on avait depuis quelque temps commencé à s'entretenir et qui, disait-on, permettrait de suppléer à l'insuffisance de notre marine par la création d'une force navale d'un nouveau genre, facile à improviser. Le premier auteur de ce projet, destiné à prendre une extension énorme, semble avoir été un certain **Muskeyn**, lieutenant de vaisseau d'origine flamande, qui avait été au service de la Suède.

Pendant leurs guerres contre la Russie, au cours du XVIII^e^ siècle, les Suédois avaient senti le besoin de se constituer une marine appropriée aux conditions très particulières de la guerre et de la navigation dans la Baltique, mer plate, sans tempêtes et sans profondeur, aux côtes découpées en d'inextricables labyrinthes. Leur grand ingénieur, **Chapman**, y était arrivé en imaginant les **chaloupes canonnières**, petits bâtiments aux fonds plats, marchant à la voile et à l'aviron et armés de gros canons tirant à fleur d'eau. Leur facilité à se jouer des escadres de ligne en se réfugiant sur les hauts fonds ou dans les anfractuosités de la côte, la puissance de leur artillerie, capable de foudroyer à courte distance des positions dont les vaisseaux de haut bord ne pouvaient approcher, leur capacité de transport pour des voyages de courte durée, et la facilité qu'il y avait à constituer ainsi en peu de temps une force formidable, le moindre charpentier construisant un de ces navires en quelques jours, et les premiers soldats venus étant

capables d'en manier les avirons, avaient émerveillé le monde, et la Suède avait dû quelques réels succès à cette marine nouvelle, qui n'était en somme qu'une résurrection et une simplification de la flotte à rames de jadis.

C'était une force de ce genre que Muskeyn proposait de donner à la France; dès 1795, il avait eu l'autorisation d'en tenter l'essai sur les côtes de Flandre, et il faut bien avouer que l'expérience n'avait guère été favorable : susceptibles sans doute de donner de bons résultats sur les eaux calmes d'une mer intérieure, les canonnières ne l'étaient guère de naviguer et de combattre dans la Manche ou la Mer du Nord, et rares avaient été les occasions où elles avaient pu affronter avec bonheur les tempêtes et les canons. Mais la nécessité d'agir, ou d'en avoir l'air, pressait les Français et les empêchait de voir le démenti que les faits infligeaient à leurs illusions : de bons esprits, comme **Forfait**, s'enthousiasmèrent pour cette conception « ingénieuse, audacieuse » de la flottille, et on crut que, grâce à elle, on pourrait neutraliser l'écrasante supériorité de nos ennemis : en peu de mois, on allait construire des centaines de canonnières : par force ou par surprise, elles passeraient la mer et, sous leur escorte, tous les navires de commerce que l'on pourrait réquisitionner transporteraient en Angleterre ceux des soldats qui n'auraient pu trouver place à leur bord. Pendant les six derniers mois de 1797, les ordres, les mesures d'exécution se succèdèrent sans discontinuer, et, au mois de mars 1798, les partisans du système pouvaient dire que nous avions 294 bâtiments de flottille et 1.037 navires de transport prêts, que nous pouvions embarquer 70.000 hommes et 6.000 chevaux.

Qu'allait-il sortir de cet enthousiasme? Les marins, en général, ne croyaient pas à l'efficacité de la flottille, incapable de tenir la mer et de se défendre contre des navires de guerre sérieux. Mais l'opinion d'un homme, de celui qui devait prendre la responsabilité de l'entreprise, allait tout déterminer; **Bonaparte**, — car on n'avait pu songer à confier le soin d'une affaire où il allait de la fortune de la France à un autre qu'au vainqueur de l'Autriche, — n'avait jamais envisagé le projet de débarquement qu'avec une grande défiance; son sens militaire lui en montrait

les vices irrémédiables, et il ne se souciait pas de compromettre dans une aventure comme celle de Hoche la gloire et le renom d'invincible qu'il avait acquis en Italie; d'ailleurs il ne désirait peut-être pas la paix immédiate, qui aurait contrarié son ambition, et il avait des projets d'un autre ordre. Il ne pouvait toutefois se prononcer sans avoir, au moins en apparence, examiné par lui-même la situation. C'est pourquoi, au début de février, il partit de Paris pour aller inspecter les préparatifs faits dans les ports du Nord, tandis qu'il envoyait ses lieutenants Kléber et Desaix examiner ce qu'il y avait à Cherbourg et à Brest. Au reste, tout montre que, dès son départ, son siège était fait et sa résolution arrêtée : sept jours lui furent assez pour visiter tous les ports, de Boulogne à Anvers, et pour se déclarer suffisamment informé et, le 23 février, il remettait au Directoire son rapport, qui niait la possibilité de rien tenter, du moins pour le moment : « *Opérer une descente en Angleterre sans* « *être maître de la mer est l'opération la plus hardie et la plus dif-* « *ficile qui ait été faite*, déclarait-il;... toute opération que l'on pour- « rait vouloir faire sur des chaloupes, pendant l'été, en profitant « des calmes, serait impraticable, parce que les ennemis présen- « teraient au débarquement et surtout au passage des obstacles « insurmontables... *Il faut renoncer à toute expédition d'Angle-* « *terre*, se contenter de *s'en tenir aux apparences*, et fixer toute « son attention comme tous ses moyens sur le Rhin,... ou bien « faire une expédition dans le Levant qui menaçât le commerce « des Indes... » et il entraînait le Directoire qui, le 5 mars, donnait son approbation au second des grands projets ainsi proposés.

Ce n'était encore qu'un ajournement : « *l'expédition d'Égypte*, disait Bonaparte, « *ne suspend pas celle d'Angleterre* »; il admettait que celle-ci serait possible, en hiver, par une nuit sans lune, avec une flottille perfectionnée et renforcée; il réclamait que l'on continuât les préparatifs, il voulait qu'à son retour d'Égypte, en décembre, on eût de quoi transporter 90.000 hommes : 60 vaisseaux, 400 chaloupes; de fait, les constructions et les armements continuèrent quelque temps, ne fût-ce que pour sauver les apparences

et attirer l'attention de l'ennemi. Mais bientôt on renonçait même à ces semblants et on écoutait la voix de l'expérience qui, par l'organe de **Bruix,** rappelait au pays les conditions immuables du développement de la puissance navale et de la victoire sur mer : « *Donnons au temps ce que le temps réclame; différons de vaincre;* « **veuillez la marine et la marine sera...** ; **c'est avec des vaisseaux qu'il** « **faut lutter contre l'Anglais** ;... *cessons de compromettre les hommes* « *et les choses en poursuivant cette fabrication ruineuse d'une four-* « *milière de vains bateaux. Rapetisser et prodiguer ainsi nos pré-* « *cieuses ressources, c'est changer l'or naval en une monnaie de billon* « *que l'Anglais peut se flatter d'accaparer à vil prix.* » Dès la fin de 1798, il ne restait de la flottille que des coques désarmées qui commençaient à pourrir dans les ports.

Fin de l'affaire d'Irlande. — Le plus fâcheux résultat de cet abandon momentané de nos rêves de débarquement fut que nos amis d'Irlande se trouvèrent livrés sans défense aux vengeances de l'Angleterre. Nos velléités même de venir à leur secours ne servirent qu'à attirer sur eux d'épouvantables malheurs. L'apparition de Bouvet à Bantry, en effet, avait été une terrible leçon pour la nation britannique et les plus modérés parmi ses hommes d'État en avaient conclu qu'il fallait que l'Ile Sœur fût mise pour jamais hors d'état de causer de semblables alarmes. Des précautions formidables furent prises; puis, quand il eut cent cinquante mille hommes en Irlande, quand il fut bien certain que l'insurrection n'aurait plus aucune chance de succès, le gouvernement de Londres en provoqua froidement l'explosion, pour avoir l'occasion d'une répression qui ôtât pour toujours aux Irlandais la possibilité de recommencer. Ce fut l'effet d'une proclamation du général Lake, du 5 avril 1798, ordonnant le désarmement général des quatre provinces. Exaspérés, les paysans irlandais coururent aux armes et attaquèrent les postes anglais partout où ils le purent; on lutta pendant trois mois avec un acharnement féroce; mais ce fut à peine une guerre, tout au plus une jacquerie ou une chouannerie comme celle qui désolait encore les provinces de l'Ouest de la France; nulle part les insurgés ne purent se donner

même un semblant d'organisation régulière, nulle part ils ne purent se réunir autrement qu'en bandes de quelques centaines d'hommes; sans chefs, sans armes, sans ressources d'aucune sorte, ils furent écrasés dans toutes les rencontres et massacrés sans pitié par les miliciens et les volontaires anglais qui se vengeaient sur eux de l'horreur et de la peur que leur inspiraient les républicains de France.

Aux premières nouvelles du soulèvement, le Directoire avait eu l'idée de l'exploiter, de le secourir; il y allait d'ailleurs de l'honneur de la France, en partie responsable des illusions des malheureux Irlandais : l'armée d'Angleterre qui, sous Kilmaine et Chérin, avait fini par n'être plus qu'un état-major sans soldats, en tira un renouveau d'existence. Comme par le passé, la détresse de notre marine paralysa cette bonne volonté tardive : on ne put fournir au général **Hardy**, mis à la tête de l'expédition, des moyens de transport que pour 4.000 hommes, l'avant-garde, disait-on; puis, quand la division de **Bompard**, qui devait le conduire, essaya d'appareiller de Brest, elle se heurta par deux fois (21 juillet et 22 août) à 42 bâtiments ennemis et dut renoncer à surprendre le passage.

Les trois frégates du capitaine **Savary** avaient été plus heureuses; partant de Rochefort, en dehors de la zone de surveillance des croiseurs anglais, elles avaient pu passer sans attirer l'attention de l'ennemi, et le 21 août, elles jetaient à **Killala**, sur la côte du Connaught, le général **Humbert**, avec 80 officiers et 939 soldats. Alors commençait la plus extraordinaire épopée : quoique depuis plusieurs semaines l'insurrection eût succombé, quoique l'ennemi eût dans l'île des forces deux cents fois supérieures aux siennes, Humbert n'hésitait pas à entreprendre la conquête de l'Irlande : à **Ballina** (24 août), à **Castlebar** (26 août), à **Collooney** (5 septembre), il mettait en déroute les Anglais, pénétrait jusqu'à 30 lieues de Dublin; le 8 septembre seulement, **Cornwallis** réussissait à l'entourer, près de **Ballinamuck**, et, après un combat de deux heures, les Français, vaincus par la fatigue plus encore que par le feu de l'ennemi, se résignaient à mettre bas les armes.

Dès que le bruit des premiers succès de Humbert était parvenu en France, on avait redoublé d'efforts pour envoyer en Irlande

d'autres hommes le soutenir ou le continuer. **Bompard** finit par prendre la croisière anglaise en défaut, le 16 septembre; par deux fois, il rencontra des divisions ennemies et réussit à déjouer leur poursuite; mais, le 11 octobre, alors qu'il allait entrer dans le **Lough Swilly**, qu'il touchait presque le but de sa campagne, il se heurtait aux 4 vaisseaux et aux 4 frégates de **Borlase Warren**; il n'avait que 390 canons contre 560; en quelques heures, le vaisseau le *Hoche* et 3 frégates devaient amener leur pavillon; trois autres étaient rejointes dans leur fuite; l'une d'elles, la *Loire*, capitaine **Segond**, ne se rendait qu'après avoir soutenu cinq combats en cinq jours, contraint trois adversaires à l'abandonner et épuisé ses munitions. Seules deux frégates et une goélette réussissaient à regagner Brest. Quelques jours plus tard, une nouvelle expédition sous **Savary**, partie de Rochefort comme la première, arrivait encore à Killala; mais, à la nouvelle de ces désastres, l'adjudant général Cortez renonçait à débarquer et, le 5 novembre, les trois frégates étaient de retour à l'île d'Aix.

Malgré les instances de Humbert qui longtemps demanda qu'on le renvoyât sur le théâtre de ses exploits, on ne fit plus rien pour secourir l'Irlande; aussi bien cet infortuné pays était-il à terre, à bout de forces : les exécutions et les massacres l'avaient pour ainsi dire décapité de tous ses chefs! Un demi-siècle devait s'écouler avant qu'il retrouvât même une voix pour réclamer des droits. Bientôt même il allait officiellement cesser d'exister : le bill du 31 janvier 1799 proclama la suppression du Parlement et du gouvernement de Dublin, l'**union de la Couronne d'Irlande au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne**. Le dernier danger qui ait pu menacer l'unité britannique disparaissait : l'Irlande était morte pour nous, et nous n'avions rien pu pour elle, faute d'une flotte.

L'Angleterre n'avait plus rien à craindre : la domination de la mer faisait sa sécurité et nul ne songeait plus même à la lui disputer: Espagnols, Bataves, Français ne sortaient plus des ports; la Manche, la Mer du Nord, l'Atlantique étaient aussi sûrs que la Mer d'Irlande.

Mais la grandeur de l'Angleterre n'était pas dans ses seules îles : il existait d'autres points où l'atteindre, d'autres champs de bataille

où la combattre ; c'était là que la guerre allait se porter, puisqu'il restait des ennemis que la puissance britannique n'avait pu abattre, puisque, maîtresse de la mer, elle n'avait pu vaincre la France maîtresse de la terre ; comme aux siècles précédents, l'Angleterre allait avoir à défendre son existence aux Indes, dans la Méditerrannée, et encore sur le continent.

B) L'Expédition d'Égypte.

La conception et la préparation. — L'affirmation, par laquelle Bonaparte avait terminé son rapport du 23 février, qu'une expédition dans le Levant serait un moyen efficace de contraindre l'Angleterre à faire la paix, n'était pas une phrase en l'air : une semaine ne s'était pas écoulée que, dans un autre mémoire au Directoire, il la reprenait et la développait. Il proposait d'entreprendre la **conquête de l'Égypte**. Ce pays, avec lequel nous entretenions des relations commerciales anciennes et suivies, n'était que de nom une dépendance de l'empire ottoman : gouverné en fait par la milice turbulente des **mameluks**, il vivait dans un état de constante anarchie qui suffisait à justifier n'importe quelle intervention. Comme il n'y avait plus d'Anglais dans la Méditerranée, conduire une armée à Alexandrie serait une simple opération de transport ; du point de vue militaire, l'expédition ne pouvait être que facile et brillante. Rien ne contrarierait donc sérieusement notre installation en Égypte ; alors, la Méditerranée serait « **la mer Française** », nous aurions un empire colonial d'un genre nouveau, dont beaucoup commençaient à sentir le besoin, pour remplacer celui que nous avions perdu, et nous nous trouverions à portée d'agir contre les Anglais dans l'Inde, où **Tippou Sahib** continuait la lutte entreprise par son père. L'Angleterre (on le croyait du moins) tirait toute sa richesse de ce pays ; elle n'y était encore établie que d'une façon précaire ; si même on ne parvenait pas à la chasser de la péninsule, l'ouverture par **Suez** d'une route plus courte serait la ruine des navigateurs obligés de passer par le

Cap; de toutes façons, l'expédition pouvait être la fin de la grandeur coloniale et financière de nos rivaux.

Il est incontestable que cette conception a été en grande partie inspirée par l'ambition de Bonaparte, déterminée par ses intérêts personnels; n'étant pas encore en passe de prétendre au rang suprême, il ne pouvait, sans se diminuer ou se compromettre, rester dans l'inaction ou se contenter d'un rôle militaire ordinaire; en Italie déjà, la création de la République Cisalpine, qu'il avait voulue un peu malgré le Directoire, avait fait de lui autre chose qu'un simple général d'armée; en Égypte, rien n'existerait que par lui; il en reviendrait avec un prestige incomparable, faisant figure à la fois d'un héros de légende et d'une manière de souverain. L'Orient semble d'ailleurs avoir toujours exercé sur lui une véritable fascination : « c'est là seulement qu'on peut accomplir « de grandes choses », avait-il coutume de répéter; souvent déjà il avait songé à aller y tenter la fortune : pendant la campagne d'Italie, bien des indices, ses intrigues avec les Albanais, son souci de nous assurer la possession d'**Ancône**, de **Zante**, de **Céphalonie**, nous montrent la place que tenaient dans son esprit, dès cette époque, les questions orientales. De sa part donc, l'expédition d'Égypte ne fut pas le rêve soudain d'une imagination fougueuse, mais la conclusion naturelle de longues réflexions et de tout un système politique.

De la part de la France non plus, ce ne fut pas un coup de fortune, une résolution née du hasard, de la seule volonté d'un homme; depuis longtemps, les préoccupations de nos hommes d'État étaient orientées de ce côté; sans remonter jusqu'à Leibnitz, on ne peut oublier que, dès qu'il avait été question d'un partage de l'Empire ottoman, vers 1770, on avait parlé de l'Égypte et de la Syrie comme devant constituer le lot de la France, et notre consul d'Alexandrie, **Magallon**, « le Dupleix de l'Égypte », qui depuis trente ans proposait et préparait l'expédition, n'était ni un agent ni un complice de Bonaparte. Tout un groupe influent songeait à cette affaire depuis longtemps, et il ne faudrait pas oublier que celui qui la proposa le premier au Directoire ne fut pas le général, mais **Talleyrand**, par deux mémoires du 27 janvier et du 14 février.

Le ministre des relations extérieures était d'ailleurs loin de la concevoir comme une machine de guerre, et voulait au contraire en faire le commencement de la fondation de ces *colonies nouvelles* où il avait proposé, dans son fameux *Essai* de juillet 1797, de détourner la surabondance de vitalité de la France républicaine.

L'ambition personnelle de Bonaparte se rencontrait donc sur ce point avec une tradition de la politique française et avec un mouvement d'opinion, qu'elle utilisa, mais qu'elle ne créa point. Au reste, peu importait : le général voulait l'expédition, le Directoire n'était pas en position de lui rien refuser, il n'en avait aucune envie, trop heureux de voir s'éloigner ce vainqueur dont la présence en France était un perpétuel danger pour son pouvoir. On ne discuta le projet que pour la forme : dès le 5 mars l'entreprise était décidée; le 12 avril, plusieurs décrets secrets en déterminaient l'organisation et en confiaient le commandement à Bonaparte. Il en poussait aussitôt furieusement les préparatifs et sa volonté toute-puissante réalisait des prodiges là où tout autre aurait échoué : à Toulon, où devait se rassembler la flotte, les chefs de la marine, les amiraux **Vence** et **Du Chayla**, l'ordonnateur **Najac**, semblaient devenus d'autres hommes : au lieu de trouver des impossibilités à tout, comme c'était l'habitude, ils déployaient des trésors d'énergie et d'ingéniosité; des vaisseaux condamnés se révélaient capables de rendre les meilleurs services; on trouvait du matériel, des navires, des approvisionnements, de l'argent : en dix semaines, on avait réuni des moyens de transport pour 30.000 hommes; en six, l'escadre de **Brueys**, à peine revenue de l'Adriatique, était prête à ressortir : il semblait que Bonaparte n'eût eu qu'à commander pour mettre fin à l'impuissance de la marine. Le 19 mai, on partait; on ralliait en route les convois de Gênes et de Civita-Vecchia, et le 9 juin on était devant **Malte**; c'était un armement comme depuis longtemps la France n'en avait pas envoyé en mer : l'escadre de bataille comprenait 13 vaisseaux (1.084 canons) et 6 frégates, la flottille 18 petits bâtiments; avec les transports et les navires de commerce affrétés, il y avait 338 voiles.

La fortune continuait à nous sourire : les chevaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem, possesseurs de Malte, auraient bien voulu rester neutres; mais l'île nous était nécessaire pour nous assurer cet empire de la Méditerranée que nous prétendions désormais nous réserver. Des opérations militaires et des pourparlers s'engageaient, et le grand maître **Hompesch** se laissait facilement séduire par les promesses de Bonaparte. **La Valette** nous était livrée le 12 : « *Il est heureux* », disait Cafarelli, « *qu'il se soit trouvé dans la « place quelqu'un pour nous en ouvrir les portes.* » On repartait le 18.

Mouvements des escadres. — Tout avait été conduit avec un tel secret qu'il n'y avait pas quarante personnes à savoir où allait l'expédition. Jusqu'au dernier moment, on avait parlé d'une **aile gauche de l'armée d'Angleterre** et d'opérations dans l'Atlantique, ce qui avait conduit l'Amirauté à maintenir Jervis devant Cadix : de cette façon, il serait toujours à même de nous empêcher de sortir de la Méditerranée, et, si ce n'était qu'une feinte destinée à l'attirer dans cette mer pour débloquer Mazzaredo, elle échouait. D'autres bruits avaient couru, concernant la Crimée, la Sicile, la Morée.

Malgré tout, l'admirable service d'espionnage qu'entretenait l'Angleterre, et qui avait des affidés jusque parmi les chefs de notre administration, avait fini par donner quelques soupçons au cabinet de Saint-James et, le 2 mai, Jervis, par ordre, avait détaché le contre-amiral **Nelson** avec 3 vaisseaux pour surveiller Toulon; puis, des renseignements plus précis étant arrivés, on avait envoyé **Troubridge** avec 11 vaisseaux. L'escadre détachée comprit ainsi 14 vaisseaux, 1.136 canons.

Nelson était arrivé le 17 devant Toulon, sans être signalé; mais un coup de vent, qui démâta son *Vanguard*, l'avait forcé à aller chercher un refuge aux îles Saint-Pierre en Sardaigne. Quand il revint sur la côte, le 31, les Français étaient sortis depuis douze jours et nul ne pouvait dire où ils étaient. La tempête avait séparé Nelson de ses quatre frégates elles ne le rejoignirent que le 13 août, après Aboukir ; il n'avait ni renseignements, ni éclaireurs pour s'en procurer. A tout hasard, dès que Troubridge l'eut rallié,

le 7 juin, il prit le parti de se rendre devant Naples; là encore, il ne put recueillir aucune indication; le 20 seulement, à Messine, il sut qu'on avait vu les Français à Malte, mais le 22, au cap Passaro, il apprit qu'ils en étaient partis, faisant route à l'Est. Alors, pour la première fois, il songea à l'Égypte; il fit force de voiles et, le 28 juin, il était en vue d'Alexandrie et entrait en communications avec la terre. Personne n'avait vu les Français! Horriblement anxieux, Nelson fouillait les côtes de Caramanie, celles de Candie, et revenait faire de l'eau à Syracuse (20 juillet) : toujours pas de nouvelles! Il reprenait encore la mer, décidé à aller jusque dans l'Archipel, jusqu'à Constantinople; et enfin, par un bateau grec arrêté en baie de Modon, il sut ce qui s'était passé.

Ignorants de la présence d'une aussi forte escadre dans ces parages, et d'ailleurs pleins de confiance dans les chances que leur eussent données, en cas de rencontre, cinq cents bons canonniers et fusiliers de terre embarqués sur chaque vaisseau, et la présence de Bonaparte, les Français avaient poursuivi leur navigation avec une lenteur qui fit leur force, et ne s'étaient pas dispersés. A plusieurs reprises, on avait failli se trouver face à face : le 19, le 22 juin, des navires français avaient été à la vue de l'ennemi; mais ils n'avaient pas été reconnus; puis, tandis que Nelson faisait route par le chemin le plus court, le long de la côte de Cyrénaïque, en un groupe compact dont l'aptitude à découvrir l'ennemi était réduite à l'horizon de ses vigies, Brueys était allé jusque sous Candie remettre un peu d'ordre dans son convoi désorganisé par le vent du N. W. Entre deux flottes ainsi séparées par plusieurs centaines de kilomètres, aucune rencontre n'était plus possible, et le 1er juillet, l'immense armement français atteignait sa destination. Le débarquement s'opérait en quelques heures et Alexandrie était occupée le lendemain. La marche sur le Caire commençait aussitôt, pour ne pas laisser le temps aux musulmans de se ressaisir; les premiers détachements ennemis étaient culbutés à **Rahmanieh** le 9, à **Chobrakit** le 13, grâce surtout à la flottille que dirigeait l'énergique commandant **Perrée**; le 19, on était devant le Caire et, le 21, la **bataille des Pyramides** détruisait la puissance des Mameluks. L'Égypte était française.

Qu'allait faire Brueys? il n'avait pu se décider à entrer à Alexandrie, dont les passes, croyait-il, n'étaient pas praticables aux vaisseaux, et où il aurait risqué de se trouver enfermé, annihilé pour la durée de la guerre; il lui déplaisait d'être « *traité comme un fiacre « qu'on envoie à la remise quand il a voituré son monde* ». D'autre part, la faiblesse de son escadre, la médiocrité de cet armement improvisé, l'insuffisance de ses équipages (au départ de Toulon, il n'y avait que 11.000 marins, au lieu des 15.000 réglementaires), tout lui interdisait de désirer un engagement. Contrairement à ce qu'il a cru se rappeler plus tard, Bonaparte ne lui avait pas donné, au moins avant le 20 juillet, l'ordre formel d'entrer à Alexandrie ou de se mettre en sûreté à Corfou : il lui avait laissé la latitude de rester sur la côte, s'il trouvait une rade où l'on pût se fortifier un peu. C'est à ce dernier parti que s'était arrêté l'amiral : non seulement il lui répugnait d'abandonner ses camarades de l'armée de terre, isolés en Égypte, tant qu'une bataille décisive n'y aurait pas assuré leur sécurité, mais l'état de ses vivres lui aurait difficilement permis de tenir la mer plus de quelques jours et il n'était pas sûr de trouver à Corfou de quoi les compléter. Il était allé le 8 mouiller à **Aboukir**, à quelques lieues à l'Est d'Alexandrie. Ce fut là que Nelson, après l'avoir cherché dans ce dernier port, le découvrit, le 1 août, vers 2 heures du soir.

Bataille d'Aboukir. — Aboukir est une baie ouverte, une longue plage de sable en bordure du lac Madieh, qu'abrite seulement au Nord-Ouest un éperon rocheux prolongé par l'îlot et les écueils des Béquiers. Il y avait quelques fortifications sur la pointe et sur l'îlot, mais leur armement était insignifiant (1 canon de 36 et 2 de 8 à terre; 2 mortiers et 4 canons de 6 sur l'îlot). La flotte française était mouillée sur une ligne N.N.W.-S.S.E., à 3 milles de la côte, son vaisseau de tête, le *Guerrier*, à 3.000 mètres de l'îlot; les frégates et les petits bâtiments avaient leur poste en dedans de la ligne, du côté de la plage. Il n'y avait aucun éclaireur au large, les bâtiments ne recevant de vivres qu'au jour la journée, et, quand Nelson fut signalé, la surprise fut générale : de nom-

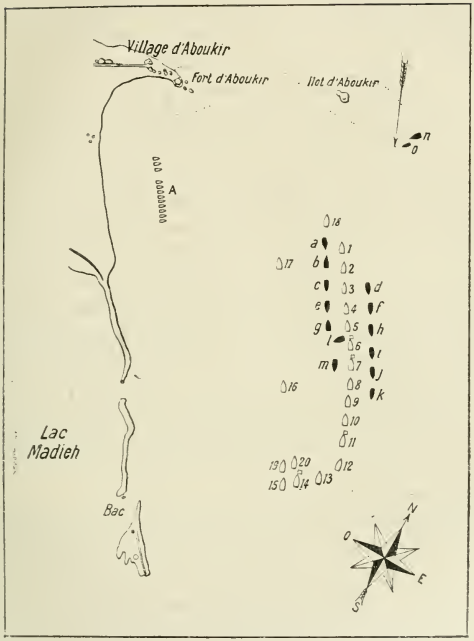
breuses corvées étaient à terre et ne purent pas toutes être rappelées; 7.000 hommes, au plus, purent prendre part au combat.

Le branle-bas de combat fut signalé à 3 heures: mais on ne croyait pas que les Anglais attaquassent avant le lendemain, et plusieurs navires ne prirent qu'une partie des dispositions réglementaires. Brueys consulta ses lieutenants sur ce qu'il convenait de faire. **Du Chayla** seul osa proposer d'appareiller pour combattre sous voiles. Mais on avait à peine assez d'hommes pour armer les batteries : de toute la bataille, l'*Orient* ne put utiliser les obusiers et les canons de ses gaillards, n'ayant sur le pont que des officiers et quelques timoniers; la frégate la *Sérieuse* n'avait pas soixante hommes présents. Comment manœuvrer dans ces conditions? Il valait mieux combattre au mouillage; c'est ce que fit valoir le chef d'état-major **Ganteaume**; les amiraux **Decrès** et **Villeneuve** l'appuyèrent et firent emporter ce parti dans l'esprit de Brueys. Au reste, l'amiral croyait sa position très forte : tous les vaisseaux étaient à leur poste, à cent cinquante mètres l'un de l'autre; tous avaient mouillé deux ancres de l'avant et frappé un grelin sur leur matelot d'arrière pour ne pas se masquer réciproquement; la tête de la ligne étant défendue par les batteries et les écueils d'Aboukir, Nelson ne pourrait, assurait-on, attaquer que par l'arrière-garde, où l'on avait placé les plus forts vaisseaux; il aurait d'ailleurs contre lui le vent, qui soufflait du N.W. Au mouillage, enfin, l'avantage de ne combattre que d'un bord corrigerait les effets de l'insuffisance numérique de nos équipages.

Le génie de Nelson déjoua toutes ces combinaisons. Il avait résolu de combattre de façon à accabler d'abord une partie de nos forces sans que le reste fût en état de la soutenir, et pour cela, de profiter du vent qui le poussait sur nous. Convaincu que les récifs ne pouvaient l'empêcher de passer près de l'îlot d'Aboukir, il voulait attaquer notre tête, prolonger la ligne par tribord jusqu'au sixième ou septième vaisseau, et alors engager l'action à courte portée avec des forces doubles, un bâtiment par la hanche et un autre par le bossoir de chacun des nôtres, sans que l'arrière-garde, forcée de s'élever au vent pour

BATAILLE D'ABOUKIR

2 août 1798.



LA JONQUIÈRE, Expédition d'Égypte.

ESCADRE FRANÇAISE

1. Guerrier
2. Conquérant
3. Spartiate
4. Aquilon
5. Peuple souverain
6. Franklin
7. Orient
8. Tonnant
9. Heureux
10. Mercure
11. Guillaume Tell
12. Généreux
13. Timoléon

Frégates

14. Diane
15. Justice
16. Artémise
17. Sérieuse
18. 19. 20. Galiotes
A. Flottille

ESCADRE ANGLAISE

a. Zealous
b. Audacious
c. Goliath
d. Vanguard
e. Theseus
f. Minotaur
g. Orion
h. Defence
i. Swiftsure
j. Bellerophon
k. Majestic
l. Leander
m. Alexander
n. Culloden
o. Mutine

revenir au combat, fût en état d'y prendre une part effective avant que tout fût décidé.

L'opération réussit au delà de toute espérance ; un seul navire, le *Culloden*, s'échoua sur les roches d'Aboukir, et servit du moins de balise pour en écarter les autres; tous passèrent sans éprouver la moindre avarie : les boulets des batteries de terre, qui avaient ouvert le feu à 5 heures, ne parvenaient pas jusqu'à eux; successivement, les treize vaisseaux arrivèrent à leur poste; le capitaine **Foley**, du *Goliath*, qui tenait la tête, eut l'idée qu'il pourrait peut-être passer entre la côte et les Français, qui, par prudence, avaient mouillé à plus d'un mille de la ligne des fonds de 6 mètres; le succès couronna cette audacieuse initiative : six vaisseaux le suivirent pour nous combattre par babord, et le plan de Nelson se trouva ainsi fort heureusement modifié, chacun de nos bâtiments ayant à tenir tête à deux ennemis, un de chaque bord; les Anglais eurent d'ailleurs tout le loisir de prendre les positions les plus avantageuses, et de s'y fixer en mouillant une ancre de l'avant et une de l'arrière, tandis que nos navires, empêtrés par leurs nombreuses amarres, avaient à recevoir des bordées auxquels ils pouvaient à peine répondre. A 6 heures et demie, 7 vaisseaux étaient engagés contre 11 anglais.

Très vite, la situation devint désespérée : dès 8 heures et demie, le *Peuple Souverain*, un vieux navire que l'on avait réarmé pour faire nombre et qui n'avait même pas son artillerie réglementaire, coupait ses câbles et sortait de la ligne, tout délié par la commotion du tir de ses propres canons; à 9 heures, un autre débris du même genre, le *Conquérant*, amenait son pavillon. Au centre, cependant, les amiraux Brueys et Du Chayla tenaient tête de leur mieux à l'ennemi ; la formidable artillerie de l'*Orient* mettait même son adversaire le *Bellerophon* dans un tel état qu'il devait à son tour abandonner son poste et se laisser dériver ; mais l'*Alexander* et le *Swiftsure*, restés jusque-là en arrière, entraient à leur tour en action et se joignaient aux adversaires du *Franklin* et de l'*Orient;* un effroyable incendie se déclarait à bord de ce dernier navire, et à 10 heures 5, il sautait en l'air,

couvrant ses voisins de débris enflammés; l'amiral Brueys, qui avait déjà reçu trois blessures et n'avait pas voulu quitter le commandement, disparaissait dans la catastrophe. Malgré la nuit, le combat continuait, les Anglais réussissant à garder un peu d'ordre dans leurs mouvements grâce aux quatre fanaux qu'ils portaient à la corne d'artimon pour pouvoir se reconnaître. A minuit, le *Franklin*, pavillon de l'amiral Blanquet du Chayla, se rendit. La plupart des navires qui résistaient encore coupèrent leurs câbles et se laissèrent dériver vers le fond de la baie. Le feu cessa alors pour quelque temps.

« Pendant ces quatre mortelles heures, l'arrière-garde n'avait « vu que le feu et la fumée du combat. » Elle était restée mouillée, sans combattre ni bouger, attendant des signaux qui ne vinrent pas, le commandant en chef ayant depuis longtemps perdu tout moyen de faire connaître sa volonté. Seul, le *Timoléon* hissa un instant ses huniers, pour les amener aussitôt. L'amiral **Villeneuve**, qui commandait cette division, s'est plus tard excusé en expliquant qu'il eût fallu louvoyer pour revenir à hauteur de l'avant-garde et que cette manœuvre, qui n'eût servi à rien, puisque l'on serait arrivé trop tard, aurait au contraire pu ressembler à une fuite. Quoi qu'il en soit, le feu reprit vers trois heures du matin, et quand le jour se leva, le pavillon français ne flottait plus que sur quatre vaisseaux : le *Timoléon*, qui s'était échoué, fut incendié par son capitaine, et l'équipage mis à terre; le *Tonnant*, à bord duquel Dupetit-Thouars avait soutenu une lutte extraordinaire pendant toute la nuit, était ras comme un ponton, faisait eau de toutes parts et n'avait plus une seule embarcation en état d'être mise à l'eau; il ne put que se rendre à l'ennemi, dès que celui-ci, ayant réparé ses avaries, songea à recueillir les fruits de sa victoire, le 3 au matin. Quant aux vaisseaux le *Guillaume Tell* et le *Généreux*, aux frégates la *Diane* et la *Justice*, avec les amiraux **Villeneuve** et **Decrès**, ils appareillèrent le 3 à midi et allèrent chercher un refuge à Corfou ou à Malte. Chemin faisant, le *Généreux* avait capturé, le 19, le vaisseau anglais le *Leander*, que Nelson envoyait en Angleterre avec les trophées de sa victoire.

C'était une bien mince atténuation aux tristesses de cette journée; sur 13 vaisseaux, nous en avions perdu 11, dont 5 purent être réparés et emmenés par les Anglais: si d'admirables actes de dévouement avaient immortalisé certains de nos marins, on avait eu à déplorer de regrettables défaillances, notamment à bord de l'*Heureux;* nous avions perdu 1.700 tués, 1.500 blessés, 3.000 prisonniers! Les Anglais avaient eu 218 tués et 677 blessés; aucun de leurs navires n'était endommagé au point de ne pouvoir être réparé; leurs marins avaient manœuvré ainsi que le voulait Nelson, comme une « *bande de frères* », et l'amiral Howe pouvait célébrer la victoire du Nil, « *la victoire* « *incomparable, où chaque capitaine avait eu sa part de gloire !* »

Suites de la bataille d'Aboukir. — Un des premiers soins de Nelson, au lendemain même de la bataille, avait été de débarquer à Alexandrette un officier qui se rendit par la voie de terre aux Indes, pour prévenir le gouverneur, lord **Wellesley**, qu'il n'y avait plus rien à craindre. Il était temps : Tippou Sahib, qui se préparait à la lutte depuis plusieurs années, venait de reprendre les armes; sûrs de n'avoir à redouter aucune attaque venant de la mer, les Anglais purent déployer toutes leurs forces contre le sultan de Mysore; le frère du gouverneur, le futur **Wellington**, remporta là ses premières victoires, et le 4 mai 1799, le fils d'Haïder Ali mourut sur la brèche, le jour où les Anglais emportaient d'assaut sa capitale.

Non seulement l'armée française devait renoncer à ses projets grandioses de marche vers l'Orient, mais elle se trouvait comme assiégée dans sa conquête. Nous n'avions plus de flotte dans la Méditerranée : 6 anciens vaisseaux vénitiens, incapables de se servir de leur artillerie, et quelques frégates n'étaient qu'une force dérisoire, et les Anglais, au contraire, se trouvaient plus maîtres de cette mer qu'ils n'avaient jamais été. Comprenant la faute qu'ils avaient commise de l'abandonner en 1797, ils prenaient leurs mesures pour s'y installer d'une façon définitive : pour surveiller Toulon, à défaut de la Corse, ils occupaient à nouveau leur ancienne possession de **Minorque**

(15 novembre 1798); **Saumarez**, renforcé de l'escadre portugaise du marquis de **Nizza**, entourait Malte d'un cercle infranchissable de vaisseaux, et, si la place pouvait tenir jusqu'au 5 septembre 1800, grâce à l'énergie de **Vaubois**, elle n'en perdait pas moins, dès ce moment, toute son utilité pour nous; une escadre russe, sous **Outchakoff**, franchissait les Dardanelles, et nous enlevait **Corfou** et **Ancône** (octobre 1798); nous n'avions plus un point de relâche entre Toulon et Alexandrie; quant à l'armée d'Égypte, si elle réussissait à se maintenir malgré les révoltes des indigènes (soulèvement du Caire, 22-24 octobre 1798), elle était condamnée à voir ses forces s'épuiser par ses victoires même, sans pouvoir les renouveler.

Elle allait d'ailleurs bientôt avoir à se défendre du côté de la terre : la Turquie, à qui seule la menace de la flotte de Brueys en avait imposé jusque-là, rompait avec nous le 9 septembre, et appelait les croyants à la guerre sainte pour chasser les infidèles du sol de l'Islam. Avec son audace habituelle, Bonaparte prenait l'offensive, et, pour parer à l'offensive turque avant même qu'elle eût commencé à se dessiner, envahissait la Syrie (février 1799). Comme toujours, les armées s'évanouissaient devant lui, à **El-Arysh**, à **Nazareth**, au **Mont Thabor**; il lui fallait pourtant s'arrêter devant les murs de **Saint-Jean d'Acre**; la moindre force navale eût contraint cette place à capituler en quelques heures; mais nous n'en avions pas et il fallut nous résigner à un siège; les canons de campagne étaient insuffisants contre ces fortifications, toutes surannées qu'elles fussent, et l'on n'avait pas de pièces de siège : prétendre en amener à travers le désert eût été une folie, et la voie de mer nous était à peu près interdite : un premier convoi tombait aux mains de l'ennemi, et, si, à force de dévouement, le contre-amiral **Perrée** parvenait à débarquer à Jaffa quelques bouches à feu de 18 et de 24, leur efficacité restait encore bien minime; les travaux du siège avançaient lentement, contrariés par les assiégés, que dirigeait l'émigré **Phélypeaux**, et surtout par les canons du commodore **Sydney Smith**. Cet homme étrange, mi-héros, mi-aventurier, réussissait à secouer l'apathie séculaire des Turcs, et, quand la grande armée réunie à Rhodes eut enfin été

transportée sur le continent, force fut à Bonaparte d'ordonner la retraite, d'évacuer la Syrie, de renoncer aux rêves de destruction de l'empire ottoman que son imagination avait un instant conçus (20 mai 1799).

Deux mois plus tard, le même Sydney Smith arrivait à faire sortir des ports de l'Asie Mineure et de la Syrie une flotte ottomane de 14 vaisseaux et de plus de 100 transports, et, le 14 juillet, il jetait 20.000 Turcs sur la plage d'**Aboukir**. Par bonheur, **Mustapha**, pacha de Roumélie, n'était pas un adversaire capable de tenir tête à Bonaparte : douze jours après le débarquement, il ne restait de cette armée que quelques centaines de fuyards. Mais on ne remporte point indéfiniment des victoires de ce genre ; tout le génie de Bonaparte, toute sa prodigieuse aptitude à vaincre et à organiser ne pouvaient lui servir de rien si son armée fondait entre ses mains, et l'erreur initiale de l'expédition d'Egypte apparaissait maintenant à tous : il était également fou de vouloir faire des conquêtes au delà des mers et de prétendre vaincre une puissance maritime sans avoir de marine. L'entreprise de Bonaparte pouvait être un merveilleux roman ; depuis Aboukir, elle n'avait plus aucune signification politique.

C) La Seconde Coalition.

Soulèvement général contre la France. — La répercussion de cette bataille sur les événements d'Europe ne s'était pas bornée à l'Orient. C'était le premier désastre absolu qu'eussent essuyé les Français depuis 1792 : il rendit l'espoir à tous les ennemis de la France révolutionnaire, à ceux qui exécraient ses principes et à ceux qui redoutaient son ambition.

Car l'illusion que quelques-uns avaient nourrie de voir les progrès de notre influence et de notre domination s'arrêter, la conduite de notre gouvernement devenir sage et modérée après Bâle et Campo-Formio s'était vite évanouie : tout en effet devait pousser les Français d'alors à continuer la politique de propagande et de conquête, et ce n'était pas le Directoire qui eût

pu refuser de donner à leur enthousiasme, à celui des armées surtout, ces satisfactions qui lui permettaient d'éterniser son pouvoir et ses profits. Aussi de nouveaux empiètements n'avaient-ils cessé, au cours de ces derniers mois, d'alarmer l'Europe : après les Républiques **Batave** et **Cisalpine**, on avait vu se fonder une République **Ligurienne**, une République **Romaine**, une République **Helvétique**, et ces véritables *réunions*, opérées au nom du droit des peuples, avaient vite paru aux autres nations aussi dangereuses pour leur liberté que jadis celles de Louis XIV, opérées au nom du droit du roi. Dès les premiers mois de 1798, les cabinets avaient recommencé à s'entretenir des mesures à prendre pour assurer la défense commune.

La peur seule, jusque-là, les avait retenus ; la nouvelle d'Aboukir vint les en délivrer. L'apparition de Nelson devant **Naples**, le 22 septembre, parut au roi Ferdinand et à la reine Marie-Caroline devoir être le signal de la révolte générale des rois contre la République : des troupes napolitaines, sous le général autrichien **Mack**, marchèrent sur Rome : d'autres furent transportées par Nelson en Toscane. Mais **Championnet** rassemblait les régiments français, les Napolitains s'enfuyaient, le roi, sans même défendre sa capitale, se réfugiait à bord de la flotte anglaise, et, le 23 janvier 1799, la proclamation de la **République Parthénopéenne** achevait l'œuvre de libération de l'Italie. Le **Piémont**, qui avait fait, lui aussi, mine de rejeter la suprématie française, n'était pas mieux traité : **Joubert** et **Grouchy** l'occupaient au pas de course, et le roi n'avait plus qu'à s'enfuir en Sardaigne.

Aboukir avait fait oublier la prudence aux Napolitains : ils s'étaient déclarés trop tôt. Mais leur désastre, facile à prévoir, ne décourageait personne et la masse de la coalition s'ébranlait à son tour. La chancellerie de Vienne, longtemps hésitante, se laissait décider par l'argent de Pitt, et mobilisait ses armées. La Russie, qui jusque-là, sous Catherine, s'était contentée de poursuivre la Révolution d'une exécration platonique, avait maintenant un souverain jeune, et qui se croyait chevaleresque : **Paul I^er^** se faisait le champion de la cause monarchique, et mettait à la disposition de ses alliés les innombrables bataillons que la paix avec les Turcs

et l'écrasement de la Pologne laissaient sans emploi. Au printemps de 1799, la coalition comprenait l'Angleterre, la Russie, l'Autriche, Naples et la Turquie : elle avait 500.000 hommes sur pied. La France n'en avait pas 200.000; le Directoire était le plus impopulaire des gouvernements : sa détestable administration avait tout désorganisé, son abominable fiscalité avait fait exécrer les Français par tous leurs prétendus alliés, et son arrogance absurde nous avait enlevé toutes les sympathies sur lesquelles nous aurions pu compter; il n'était jusqu'aux États-Unis que nos insolences ne révoltassent : ne pouvant les supporter, ils se résignèrent à ce que l'on appela une quasi-guerre, et l'on vit, quinze ans après le traité de Versailles, des navires portant le pavillon des deux républiques sœurs s'entrecanonner!

Les hostilités commencèrent de tous les côtés à la fois, au mois de mars, et aussitôt les désastres se succédèrent avec une rapidité inouïe : en Italie, **Souvarow** et ses Russes refoulaient les Français, comme Bonaparte avait refoulé les Autrichiens en 1796 : **Schérer** était battu à **Magnano** (5 avril), **Moreau** à **Cassano** (28 avril), **Macdonald** à la **Trébie** (19 juin), **Joubert** à **Novi** (15 août); l'ancien régime était rétabli à Milan, à Turin. Au Nord, l'amiral russe **Makaroff** venait se joindre à **Duncan**, et tous deux débarquaient en Hollande, au **Helder**, les 50.000 hommes du duc d'York (20 août); une partie du peuple néerlandais, dont nous avions froissé les sentiments en lui imposant nos conceptions politiques, et les intérêts en le faisant entrer de force dans notre système douanier, accueillait les envahisseurs comme des libérateurs : les équipages du contre-amiral **Story** livraient à l'ennemi l'escadre du Texel, 8 vaisseaux de ligne! le général **Brune**, qui commandait notre armée, reculait jusqu'à La Haye, et derrière lui les paysans catholiques de la Campine s'insurgeaient, menaçant d'entraîner toute la Belgique. On commençait à voir nos frontières ouvertes à l'invasion et Pitt, à qui l'exemple de la politique française avait montré les avantages de la guerre aux capitales, suppliait les généraux des coalisés de précipiter leur marche sur Paris. Aucun des chefs français ne semblait en état de rétablir nos affaires : « *Quel bonheur que Bonaparte est en Egypte* », écrivait l'archiduc Charles.

La campagne de Bruix. — Cette idée, que la présence de l'homme providentiel aurait suffi à changer la face des choses, était aussi celle de la majorité des Français et l'on avait commencé depuis longtemps à faire un crime au Directoire de l'absence du vainqueur de l'Italie. Il semblait que tout dût être sacrifié pour lui permettre de revenir nous sauver, et, dès le début des hostilités, c'était cette tâche de rétablir nos communications avec l'Égypte que l'on avait assignée à la marine, comme le plus grand service qu'elle pût rendre à la patrie. La flotte de la Méditerranée n'existant plus, on avait fait appel à celle de l'Océan, et le ministre de la marine, l'amiral **Bruix**, était venu en personne en prendre le commandement. Depuis deux ans, la surveillance que les Anglais exerçaient sur Brest s'était singulièrement resserrée : tout récemment encore, le vaisseau l'*Hercule* avait été capturé dans le Raz de Sein. Mais Bruix était peut-être le seul véritable organisateur qu'il y eût dans notre marine; il réussit à armer 27 vaisseaux, et sortit. Par ses manœuvres, par de fausses dépêches qu'il eut l'habileté de faire intercepter par l'ennemi, il sut si bien en imposer à lord Bridport, que, lorsque la flotte française, profitant d'un coup de vent d'Est, eut échappé à sa surveillance (26 avril 1799), ce dernier ne songea qu'à se rendre avec tous les navires qu'il put appeler à soi sur les côtes d'Irlande, pour les mettre à l'abri d'un débarquement hypothétique. Sa conviction était si fermement enracinée que, plus d'un mois après, il refusait encore d'obtempérer aux injonctions de l'Amirauté, et de se séparer de forces qu'on lui réclamait pour les employer dans le Sud, où était le vrai danger.

Bruix, en effet, avait poursuivi son mouvement sans incident; naviguant uniquement sur les indications calculées à l'aide des montres, ce qui était, encore à cette époque, une audace, il avait pu faire route très au large des côtes, et apparaître dans la Méditerranée presque inopinément. Les lords **Saint-Vincent** (Jervis) et **Keith**, qui bloquaient Cadix et surveillaient le détroit, n'étaient pas en force et durent abandonner leur croisière à l'approche des Français. Bruix se voyait en position d'opérer sa jonction avec Mazzaredo : il allait avoir sous ses ordres une masse de 40 vaisseaux

(3.342 canons). La Méditerranée semblait être à lui : les Anglais y étaient à notre merci, dispersés par divisions de 3 ou 4 vaisseaux, à Chypre, en Égypte, à Malte, à Naples, à Minorque, etc...; il ne tenait qu'à nous de les accabler successivement, de reprendre Minorque, de sauver Malte, de ravitailler l'Égypte, et non seulement de rapatrier Bonaparte, mais encore de nous conserver sa conquête.

Encore une fois, notre malechance ne nous faisait pas grâce : la flotte espagnole, victime de son éternel manque de marins, faisait avaries sur avaries, avait onze vaisseaux démâtés et était contrainte d'entrer à Carthagène pour se réparer. Bruix ne voulait agir que toutes forces réunies, et venait relâcher à Toulon (20 mai); puis, en attendant la rentrée en ligne de nos alliés, il allait croiser sur la rivière de Gênes, et rendait ainsi les plus grands services à l'armée d'Italie qui, sous Moreau, s'efforçait encore de maintenir Souvarow au nord du Pô.

Pendant ce temps les Anglais se concentraient, abandonnant tous les objectifs secondaires pour ne songer qu'à la flotte française; bientôt deux rassemblements de quinze à vingt vaisseaux se formaient, l'un sous Keith au cap Saint-Sébastien, l'autre sous Nelson à l'île Maritime, près de la Sicile. Le premier ne tardait pas à inquiéter Bruix, qui, décidé à ne pas accepter la lutte sans une supériorité marquée, quittait aussitôt Vado pour aller, en longeant les côtes, opérer sa jonction avec la flotte de Carthagène. Il n'aurait toutefois pas évité une rencontre, si Saint-Vincent, convaincu, comme tout amiral de l'ancien temps, que la conservation des points d'appui était la première nécessité, n'eût rappelé Keith à Minorque. La réunion des Français et des Espagnols s'effectuait, mais les Anglais formaient maintenant un bloc de 60 vaisseaux, contre lequel on ne pouvait lutter; pour ne pas se trouver enfermé à Toulon, Bruix prenait le parti de repasser dans l'Océan avant que l'ennemi fût en état de l'en empêcher : puis, comme de grands mouvements de troupes anglaises sur les côtes faisaient à ce moment redouter une nouvelle tentative de débarquement en Bretagne, où les chouans recommençaient à s'agiter, il ramenait Français et Espagnols à Brest, où il faisait

son entrée le 13 août, ayant tenu la mer quatre mois sans livrer un seul combat. Le seul résultat, un peu inattendu, de cette campagne dont, malgré tout, les péripéties restent assez inexplicables, était d'avoir concentré à Brest une armée navale de 40 vaisseaux, qui d'ailleurs ne tarda pas à y manquer de tout.

La Méditerranée était de plus en plus un domaine de la flotte anglaise. Avant même que Bruix eût repassé le détroit de Gibraltar, Nelson s'était rendu devant Naples, qu'assiégeaient du côté de la terre les bandes du cardinal Ruffo; le rétablissement complet de l'ancien régime avait immédiatement suivi, accompagné d'abominables excès, auxquels l'amiral anglais ne craignit pas de s'associer avec une violence haineuse : c'est ainsi qu'il permit que son vieux compagnon d'armes, l'amiral **Caraccioli**, coupable d'avoir accepté, dans l'intérêt de l'ordre, des fonctions du gouvernement républicain, fût pendu à la vergue d'une de ses frégates, après une procédure odieuse. L'Italie était perdue pour les Français : ils n'y gardaient que **Gênes**, où Masséna allait, l'année suivante, soutenir un admirable siège contre les Autrichiens et les Anglais.

Bonaparte Consul : Revers de la coalition. — Bonaparte avait connu une partie de ces événements, après Aboukir, par Sydney Smith, et il en avait conclu que sa place était en France. Il s'était embarqué à Alexandrie le 23 août, et le contre-amiral Ganteaume avait réussi à le conduire sans mauvaise rencontre à **Fréjus**, où il débarquait le 9 octobre. Le 16, il était à Paris; sur toute sa route, il avait été accueilli comme un dieu sauveur, et, dès son arrivée, tout conjurait pour le porter au pouvoir : moins d'un mois après, le coup d'état du **18 Brumaire** (9 novembre) en faisait le **Premier Consul**, et donnait à la France, au prix de sa liberté, le gouvernement ferme et stable qu'elle désirait depuis si longtemps et qui allait lui permettre de revenir, contre l'Europe monarchique, à la méthode d'énergie et d'action qui lui avait, depuis le début de la Révolution, valu tant de grandeur.

Déjà, d'ailleurs, la France n'avait plus besoin d'être sauvée; la direction absurde imposée aux opérations par les stratèges de la

coalition avait eu le succès qu'elle méritait : en Hollande, les lenteurs de la marche des Anglais et des Russes, leur obstination à agir successivement et non simultanément, avaient permis à Brune de rétablir nos affaires, et après les batailles de **Bergen** (19 septembre) et de **Castricum** (6 octobre), le duc d'York s'était trouvé trop heureux de pouvoir signer la convention d'**Alkmaar** (18 octobre), qui du moins lui épargnait la captivité. Dans l'Europe Centrale, **Masséna** avait détruit, dans une série de batailles autour de **Zurich** (26 septembre), les armées de **Korsakow** et de **Souwarow**, et arrêté l'élan de l'invasion austro-russe. La sécurité de la France était assurée : il ne lui restait qu'à reprendre l'offensive.

Le nouveau chef de son gouvernement y donna aussitôt tous ses soins : le 14 juin 1800, **Marengo** chassait les Autrichiens de l'Italie et les ramenait aux plus mauvais jours de 1797. Incapable de vaincre, l'Empereur cherchait à limiter sa défaite en traitant immédiatement; Bonaparte acceptait, comptant bien entraîner l'Angleterre dans les négociations, et obtenir d'elle une convention qui lui laisserait l'Égypte, ou du moins une suspension d'armes qui permettrait de ravitailler notre armée; mais le cabinet de Saint-James avait deviné ces vues; il aurait consenti à laisser la France gouverner le continent, où il ne pouvait rien; il se refusait à lui livrer la Méditerranée, qu'occupaient les flottes britanniques : toute proposition tendant à un armistice naval fut écartée, et les hostilités continuèrent; mais, le 3 décembre, par la victoire d'**Hohenlinden**, Moreau ouvrait la route de Vienne à l'armée d'Allemagne; comme en 1797, la menace de voir sa capitale occupée avait raison de tous les scrupules de l'Autriche : le 9 février 1801, elle abandonnait l'Angleterre et signait le **traité de Lunéville**. Cette fois Bonaparte ne la ménageait pas : toute l'Italie du Nord passait sous le protectorat français.

Dernières tentatives pour secourir l'Égypte. — L'Angleterre seule n'était toujours pas vaincue. Au lendemain de son arrivée au pouvoir, le Premier Consul avait fait appel à l'humanité du Prince Régent, lui avait proposé de réconcilier les deux grandes

nations par un oubli réciproque du passé. Mais le gouvernement de Pitt ne se payait pas de mots : dans ces ouvertures, dans les négociations qui suivirent, après Marengo, il n'avait vu qu'une tentative pour conserver l'Égypte et il était décidé à ne laisser à personne l'empire de la Méditerranée : l'ambition de la France, qui cherchait par tous les moyens à faire de cette mer son domaine propre, qui, quelques mois plus tard, allait se faire céder par Naples l'Ile d'Elbe, Tarente et Otrante pour mieux tenir les routes de l'Orient, lui paraissait inadmissible.

Pour le Premier Consul aussi, l'Égypte était presque l'objet essentiel : c'était sa conquête, son œuvre personnelle, il se considérait comme tenu d'honneur à conserver à la France cette terre qui, entre nos mains, aurait acquis une valeur incalculable, nous aurait assuré tout le commerce du Levant, et cette pensée dominait maintenant toute sa politique, toute sa stratégie.

L'Égypte, en effet, était dans la situation la plus précaire : **Kléber**, à qui Bonaparte, sans le consulter, avait laissé la mission écrasante de la préserver de l'occupation anglaise ou ottomane, succombait à la tâche : une nouvelle armée turque débarquée à **Damiette**, en octobre 1799, avait été jetée à la mer par le général Verdier; un corps anglo-indien, venu par la Mer Rouge, avait été repoussé de **Kosséir** (août 1799); mais, à la fin de 1799, c'était une véritable invasion qui se préparait; désespérant de se maintenir dans ces conditions, Kléber saisit presque avec joie les propositions de Sydney Smith, et, par la convention d'**El-Arysh** (28 janvier 1800), il accepta d'évacuer l'Égypte, ses troupes devant être transportées en France sur des navires anglais. Mais le gouvernement de Londres tenait à donner à son peuple le spectacle d'une armée française captive. L'amiral Keith eut ordre de ne pas ratifier la convention d'El-Arysh, d'exiger que les Français se rendissent prisonniers de guerre : « *On ne répond à de telles insolences que par des victoires !* » s'écria Kléber et, le 19 mars, à **Héliopolis**, il sauvait encore une fois l'Égypte. Malheureusement, le 19 juin, il mourait, assassiné par un fanatique : l'armée, réduite à 12.000 hommes, s'affaiblissait chaque jour; son nouveau chef, le général **Menou**, était honnête, indécis et ridicule; serait-il en

état de résister à l'attaque plus formidable que toutes les autres qui s'annonçait pour 1801?

L'Angleterre, en effet, mettait autant d'ardeur à nous chasser d'Égypte que nous d'opiniâtreté à nous y maintenir. Une immense expédition, préparée à l'île de Wight, s'avançait lentement et sûrement vers l'Orient; après des feintes sur Quiberon (juin 1800), sur le Ferrol (août), sur Cadix et Ceuta, elle achevait sa concentration à Marmorica sur la côte de Caramanie; au printemps de 1801, **Abercromby** et **Keith** disposaient de 22 vaisseaux, de 139 bâtiments de toutes sortes; le 8 mars 1801, ils débarquaient à Aboukir; le grand-vizir, avec d'innombrables hordes musulmanes, franchissait l'isthme de Suez; une dernière armée, venue de l'Inde, entrait en ligne au Sud, en partant des côtes de la Mer Rouge. Déjà la bataille de **Canope** (21 mars) avait montré que les Français n'étaient plus en état de tenir la campagne; le 17 mai, la chute du poste d'**Algam** les divisait en deux tronçons isolés, qui se repliaient chacun de son côté, l'un sur le Caire, l'autre sur Alexandrie.

A tout hasard, on essayait toujours de faire passer des renforts: en février, le contre-amiral **Perrée** avec un vaisseau et quelques navires inférieurs, avait été anéanti par Nelson près de la **Lampedouse**; le port de Toulon était épuisé: il ne renfermait plus qu'une frégate et 4 corvettes! En réunissant toutes les ressources de Brest, on arrivait encore à donner 7 vaisseaux à **Ganteaume**, qui appareillait le 26 janvier, emportant les 5.000 hommes du général Sahuguet; il échappait à l'ennemi, qui, trompé par de faux rapports, alla le chercher aux Antilles, et entrait en Méditerranée. Mais 6 de ses vaisseaux étaient à moitié désemparés, et il se voyait obligé de relâcher à Toulon. La colère de celui qui était déjà le Maître lui redonnait du courage, et par deux fois il reprenait la mer; les avaries et les épidémies réduisaient encore de moitié sa petite escadre, mais il finissait par passer et, le 7 juin, il mouillait près d'Alexandrie; une de ses corvettes entrait même dans le port; par malheur, Keith accourait et il fallait fuir, avant d'avoir pu débarquer un seul homme! quelques jours après, on revenait encore sur la côte, mais à 120 lieues à l'Ouest d'Alexandrie, en plein désert, à Derna; jeter là des troupes européennes eût été

les envoyer à la mort. Ganteaume y renonçait, et rentrait à Toulon le 22 juillet, avec le vaisseau anglais *Swiftsure*, qu'il avait capturé pendant son voyage de retour.

Notre impuissance se manifestait partout. De trois vaisseaux laissés en arrière par Ganteaume, on avait formé une division que **Linois** avait reçu la mission de conduire à Cadix; il y avait déjà dans ce port plusieurs vaisseaux espagnols armés, sous **Moreno**; Bruix devait s'y rendre de Rochefort, **Dumanoir** de Brest, avec tout ce que l'on pourrait mettre en mer. On espérait ainsi constituer une escadre, dont le rôle n'était pas encore bien déterminé : une action sur la ligne des communications anglaises, une expédition au Cap de Bonne-Espérance, une nouvelle tentative en Méditerranée? Mais, quand Linois fut sur le point de donner dans le détroit de Gibraltar, il apprit qu'il allait le trouver barré par des forces supérieures; il se réfugia dans la baie d'**Algésiras**, où, le 6 juillet, **Saumarez** vint l'attaquer avec une escadre double de la sienne (6 vaisseaux contre 3, 490 canons contre 250). Hanté par le souvenir d'Aboukir, Linois prit les plus minutieuses précautions pour que l'ennemi ne pût renouveler la manœuvre de Nelson : il échoua ses navires pour qu'il ne fût pas possible de passer entre la terre et eux, débarqua des hommes pour armer convenablement les batteries de l'île Verte et de San-Yago, et d'ailleurs inspira à ses équipages la volonté de lutter jusqu'au bout. Aussi, après cinq heures d'une canonnade qui leur coûta beaucoup de monde, les Anglais se résignèrent-ils à se retirer, laissant entre nos mains un vaisseau de 80 canons, l'*Hannibal*, qui s'était échoué en essayant de doubler notre ligne.

Cet engagement, dont on fit une victoire mémorable, eut un triste lendemain : Moreno était venu de l'Océan avec quatre vaisseaux espagnols et un français pour aider Linois à conduire sa prise à Cadix; les deux divisions appareillèrent d'Algésiras le 12; quand elles furent dans le détroit, Saumarez eut l'énergie de ressortir de Gibraltar, où il était allé se réparer après la journée du 6, et d'attaquer les alliés au milieu de la nuit. Ce combat dans l'obscurité dégénéra en la plus affreuse confusion : deux magnifiques trois-ponts espagnols, le *Real Carlos* et le *San*

Hermenegild, se prirent réciproquement pour ennemis et se canonnèrent furieusement, jusqu'au moment où ils s'embrasèrent tous les deux et disparurent dans une effrayante explosion. Un vaisseau français fut pris; seul de l'arrière-garde, le *Formidable*, commandant **Troude**, réussit à se dégager, après avoir tellement endommagé son adversaire le *Venerable* que celui-ci dut s'échouer pour ne pas couler. L'énergie des amiraux alliés ne put survivre à ces catastrophes et ils ne bougèrent plus de Cadix.

Seconde ligue de neutralité armée. Bataille de Copenhague. — Le concours des Espagnols et des Hollandais ne nous avait guère été utile! Une autre combinaison de puissances allait faire naître des espérances plus grandes encore, pour aboutir à un semblable avortement.

Dans cette guerre, comme dans la précédente, les questions de neutralité s'étaient vite posées d'une façon irritante. Des deux côtés, on n'avait tenu aucun compte des commodités des tiers, et la France elle-même, sous prétexte qu'elle n'était tenue d'accorder le bénéfice de ses doctrines qu'à ceux qui obligeaient l'ennemi à les respecter, avait autorisé de telles violences que, comme nous avons vu, il en était sorti une **quasi-guerre** avec les États-Unis. L'Angleterre, au contraire, avait été pleine de ménagements pour les Américains et avait dû à sa modération le **traité Jay** de 1794, qui lui avait rouvert tout grand le marché de ses anciennes colonies; mais vis-à-vis des autres puissances, elle avait agi avec une énergie d'autant plus brutale qu'elle croyait n'avoir rien à craindre : arguant du fait que, le gouvernement français faisant des règlements sur les approvisionnements, il devait être considéré comme monopolisant le commerce des vivres, elle avait ordonné la confiscation de toutes les cargaisons de céréales, sous quelque pavillon qu'elles fussent transportées et non seulement elle édictait cette jurisprudence, mais elle la faisait passer dans la pratique : sur toutes les mers, ses croiseurs arrêtaient et visitaient les navires de commerce, même par la force, même quand ils naviguaient sous la protection et la garantie de bâtiments de guerre.

Tant que seules des nations comme la Suède et le Danemark

s'avisèrent de protester contre ces procédés, l'affaire resta sans conséquences. Mais, en 1799, se produisit une évolution qui allait changer du tout au tout la position de la question. La Russie avait été fort humiliée de ses échecs en Hollande et en Suisse, et en tenait rigueur aux alliés qui l'avaient fourvoyée dans ces malencontreuses aventures; son mécontentement prit vite un caractère d'autant plus vif que sur bien des questions, sur celles de **Corfou** et de **Malte** en particulier, sa politique et ses ambitions étaient en opposition directe avec celles de l'Autriche et de l'Angleterre. Bonaparte sut discerner à temps ce revirement et l'utiliser avec la merveilleuse puissance de séduction qu'il était capable de mettre, le cas échéant, au service de sa diplomatie. Paul Ier fut conquis : il se proclama du jour au lendemain l'admirateur du grand homme, l'ami de la France, et ne songea plus qu'à s'assurer, en combattant les Anglais, les lauriers et les avantages qu'il n'avait pas réussi à enlever en les servant.

Les questions de neutralité, et la tradition créée par sa grand' mère, lui fournissaient le prétexte le plus commode et le plus honorable pour justifier sa nouvelle attitude : il entra aussitôt en relations avec la Suède et le Danemark et, le 16 décembre 1800, il lançait une seconde **déclaration de neutralité armée**, qui reproduisait à peu près les principes de celle de 1780, en y ajoutant toutefois l'interdiction de visiter les bâtiments escortés. Comme l'Angleterre était bien décidée à ne pas tolérer « *une confédération « ayant pour objet d'imposer par la force un système de jurisprudence maritime incompatible avec la dignité et l'indépendance de la « couronne* », la guerre semblait inévitable; la Prusse, alors complètement solidaire de la politique russe, s'y engagerait comme ses voisines; la confédération du Nord s'unissant ainsi à la France et à ses alliés, c'était contre l'Europe entière que le Royaume-Uni aurait à lutter. Déjà de toutes parts les préparatifs étaient commencés ; on armait à force dans les arsenaux de Cronstadt, de Carlscrona, de Copenhague; on parlait de mettre en mer cinquante vaisseaux de ligne; les Danois avaient occupé **Hambourg**, devenu le grand entrepôt du commerce anglais en Allemagne, tandis que les Prussiens entraient en Hanovre par le

Sud, les Français par l'Ouest. A Saint-Pétersbourg, on faisait des projets plus grandioses encore, et Paul Ier demandait à Bonaparte de lui envoyer Masséna avec 35.000 Français, qui se réuniraient à Tsarytsin sur la Volga avec 35.000 Russes et s'en iraient par les déserts de l'Asie Centrale détruire jusque dans l'Inde la colossale et fragile grandeur de l'Angleterre.

Seulement, comme le remarquait l'Empereur, l'exécution de tous ces projets reposait sur la tête de Bonaparte et sur celle de Paul; le Premier Consul avait failli disparaître dans l'attentat de la machine infernale (24 décembre 1800); il pouvait arriver un accident semblable au czar. L'aristocratie russe, en effet, qui seule s'occupait de politique en ce pays, était exaspérée contre le souverain; accoutumée à vivre richement du commerce avec l'Angleterre, elle ne voulait pas de cette guerre. A la dépêche du 21 mars, qui invitait la Prusse à engager sans plus tarder les hostilités, le propre ministre de Paul, le comte Panine, ajoutait ce post-scriptum : « *Sa Majesté Impériale est indisposée aujourd'hui; « cela pourrait avoir des suites* », et dans la nuit le czar était massacré par les officiers de sa garde; le pouvoir passait à son fils **Alexandre**, qui, pour un temps, n'allait être que l'instrument de la cour et des grands seigneurs.

Cet événement, d'ailleurs, contrairement à ce qu'imaginèrent les contemporains et Bonaparte lui-même, ne modifia qu'assez peu le cours des choses. Ce qui eut une influence décisive, ce fut la résolution arrêtée du gouvernement anglais de ne pas laisser à la coalition le temps de s'organiser. Si l'on eût cru Nelson, on aurait immédiatement envoyé une flotte contre la Russie : « Si « j'abats le tronc, écrivait-il, les branches tombent; si je tranche « les branches, il me reste à en finir avec le tronc, et mes forces « sont diminuées quand j'ai la grosse besogne à faire. » Mais le gouvernement anglais redoutait d'engager ses navires au fond de la Baltique, en laissant derrière soi des ennemis en armes, et l'amiral **Parker**, qui avait le commandement en chef, partageait cette prudence.

Ce fut donc sur le petit **Danemark** que s'abattit le premier orage; sa flotte n'était pas prête, attendant ses équipages, qu'il fallait

faire venir de Norvège : quand l'escadre anglaise se présenta devant **Copenhague**, le 2 avril 1801, avec un ultimatum exigeant le libre passage des détroits et l'abandon immédiat de tout lien avec la ligue de neutralité armée, le Danemark ne put que s'apprêter à défendre sa capitale ; elle était formidablement fortifiée ; de plus, pour la mettre à l'abri d'un bombardement, on l'avait couverte du côté du détroit par une ligne de pontons et de batteries flottantes : mais Nelson, contournant par le Sud le banc du Middle-ground pour éviter le feu du fort des **Trois Couronnes**, osa venir combattre à courte distance ces redoutables machines de guerre ; ce fut l'affaire la plus chaudement disputée de sa carrière, et, s'il eût obéi aux ordres du commandant en chef, il eût abandonné la partie et cherché à se retirer, ce qu'il n'aurait probablement pu faire sans perdre plusieurs navires ; une suspension d'armes, qu'il arracha à l'ennemi par un coup d'intimidation, lui permit seule de se dégager. Mais enfin le résultat desiré était obtenu : la ligne d'embossage était détruite et, plutôt que de voir leur capitale exposée aux horreurs d'un bombardement, les Danois durent consentir à un armistice, qui annihilait momentanément l'effet de leur adhésion à la ligue.

Nelson, maintenant commandant en chef, était libre d'entrer dans la Baltique : il en profitait aussitôt et peu s'en fallait qu'il ne surprît l'escadre russe au mouillage de Revel (12 mai). Cette ardeur, peut-être maladroite à un moment où les amis de l'Angleterre venaient d'arriver au pouvoir, n'en avait pas moins pour effet de dissiper les dernières velléités d'hostilité des ministres d'Alexandre et, le 17 juin, la **Convention de Saint-Pétersbourg** marquait l'abandon du système de neutralité armée, moyennant quelques concessions platoniques que l'Angleterre consentait pour ménager l'amour-propre de la Russie.

Seconde tentative de flottille. — La France avait encore trente vaisseaux de ligne à Brest, mais cette flotte était comme si elle n'existait pas. Les sorties successives de Morard de Galle, de Bruix, de Ganteaume avaient en effet montré aux Anglais les défauts du système de surveillance à distance cher aux

amiraux de l'école de Howe, et, à partir de 1797, une méthode plus efficace avait été imposée aux commandants en chef; en 1800, le changement fut complet, parce qu'il porta sur les personnes et non plus seulement sur les instructions : un instant, lord Saint-Vincent eut le commandement de la Manche; puis, quand il fut devenu Premier Lord de l'Amirauté, ce fut lui qui découvrit et imposa l'homme qui allait enfin réussir à annihiler le grand port français, et par conséquent à priver la flotte française de la meilleure part de sa puissance offensive. Lord **Cornwallis** posa d'abord en principe que, pour être utile, un blocus doit être **rapproché** et **permanent**, et il établit que, contrairement à l'opinion reçue, il était possible de surveiller sans interruption les abords immédiats de Brest, non seulement avec des frégates, toujours faciles à tenir en respect et à écarter des points intéressants, mais avec des vaisseaux de ligne, infiniment plus gênants, parfaitement capables de garder le contact avec une escadre de sortie, même s'il fallait risquer un engagement pour l'**accrocher**. Une force navale spécialement constituée et entraînée, l'**Inshore Squadron**, dut croiser par tous les temps à l'intérieur de la Parquette et des Pierres Noires, une division de soutien entre les Pierres Noires et Ouessant, une troisième surveiller la côte depuis Sein jusqu'à la Loire. Quant à la grande flotte, elle devait tenir la mer, hiver comme été, à l'Ouest d'Ouessant, de façon à être toujours à même d'accourir à la moindre alerte; en cas d'avaries, ses bâtiments allaient se réparer à Torbay ou à Plymouth; à moins d'une autorisation spéciale de l'Amirauté, il leur était défendu de se rendre à Spithead, beaucoup trop à l'Est pour qu'il fût possible d'en revenir à Brest en temps utile.

Le succès de ces dispositions fut tel qu'on pouvait le desirer : non seulement elles inspirèrent une confiance, une sécurité absolues à l'Angleterre, non seulement elles valurent une instruction professionnelle, une habitude de la mer sans égales aux équipages de cette flotte, toujours en lutte avec la plus redoutable des mers, mais surtout elles arrivèrent à isoler à peu près complètement Brest du reste du monde; sans doute des navires de guerre, isolés ou par groupes, purent toujours arriver à sortir ou à entrer, sur-

tout à la faveur du mauvais temps ; mais les convois, les navires de commerce renoncèrent presque absolument à fréquenter ce port ; en un temps où les transports de matériaux ne pouvaient pour ainsi dire pas s'effectuer par la voie de terre, c'était là pour un arsenal une véritable condamnation à mort. La situation de Brest devenait presque tragique : à bien des reprises entre 1798 et 1801, les administrateurs déclarèrent que la garnison et la population en étaient à leur dernière journée de pain ; quant à la flotte, on ne pouvait lui procurer ni bois, ni fer, ni chanvre, ni rechanges d'aucune sorte : on promettait bien à Villaret-Joyeuse de lui équiper une escadre pour sa fameuse expédition des Indes, toujours annoncée, jamais réalisée ; en fait, il n'y avait en rade que cinq ou six vaisseaux sous l'amiral Dordelin, et aucun n'aurait été en état d'appareiller pour quarante-huit heures.

Nous ne pouvions donc rien ; mais notre amour-propre ne voulait pas s'accommoder d'un tel aveu, et tous considéraient le gouvernement comme tenu de trouver un moyen de mettre à la raison le seul ennemi qui nous restât dans l'univers. C'est peut-être ce qui explique comment Bonaparte revint alors (ou sembla revenir) avec ardeur à une conception qu'il avait formellement condamnée trois ans auparavant, à celle de l'invasion de l'Angleterre à l'aide d'une flottille de petits bâtiments. L'ingénieur **Forfait**, alors ministre de la marine, soutenait cette idée avec la conviction d'un apôtre : il arracha au Premier Consul l'arrêté du 10 mars 1801, qui ordonnait à nouveau la construction de chaloupes canonnières, et les travaux si longtemps abandonnés reprirent avec une activité fiévreuse : tant en navires neufs qu'en réquisitions, on eut, assez vite, plus de deux mille bateaux. On voulait les concentrer à Boulogne, où l'amiral **Latouche-Tréville** s'efforçait d'organiser cette multitude d'embarcations en une armée navale d'un nouveau genre ; il les avait distribuées par sections et divisions homogènes, leur avait constitué des équipages, et prétendait, à force d'inspirer à ses hommes un esprit vraiment militaire et l'habitude de manœuvrer avec discipline, être bientôt en état de braver la flotte ennemie, de transporter en Angleterre et en Irlande les armées dont on annonçait l'organisation dans les camps de la

côte. Le Premier Consul n'avait qu'à faire un signe et le Royaume-Uni était envahi.

Il est seulement permis de se demander s'il songea jamais sérieusement à faire un jour ce signe : les arguments qu'il avait donnés en 1797 contre cette conception subsistaient avec toute leur force et nous ne voyons pas que rien fût venu dans l'intervalle infirmer la valeur qu'ils avaient à ses yeux; d'un autre côté, nous avons les états de situation des troupes, et ils nous révèlent que jamais, à cette époque, les effectifs stationnés dans le voisinage des côtes ne dépassèrent ce qu'exigeaient strictement le maintien de l'ordre et la sécurité du pays : les prétendues armées d'Angleterre et d'Irlande semblent n'avoir jamais existé que sur le papier, dans les journaux que le gouvernement faisait répandre à profusion, en France et surtout en Angleterre.

La constitution de la flottille, dont on fit tant de bruit, se réduisait donc à une simple démonstration, à une véritable manœuvre destinée à affoler l'opinion anglaise, à intimider le gouvernement et à obtenir de lui qu'il se montrât plus traitable; et il faut avouer que, si telle était l'intention du Premier Consul, le succès y répondit d'une façon admirable. Déjà en 1797 les rassemblements de petits navires sur la côte avaient tellement inquiété l'Amirauté qu'on avait organisé contre eux de véritables expéditions, qu'on avait même tenté à Ostende un débarquement, qui s'était d'ailleurs terminé par un désastre. En 1801, cette impressionnabilité se manifesta d'une façon vraiment exagérée : l'effectif des troupes maintenues en Angleterre et en Irlande fut augmenté, on leva des miliciens, des volontaires, on arma les côtes; les villes, les comtés maritimes réclamèrent à grands cris qu'on les défendît, demandèrent qu'on construisît une flottille pour l'opposer à celle des Français; ce fut en vain que Saint-Vincent essaya de les rassurer, de leur déclarer que de semblables bâtiments étaient un nonsens, que les escadres anglaises suffisaient pour interdire l'accès de la haute mer aux Français par tous les temps, il dut céder au courant de l'opinion, et, pour la délivrer de la terreur que commençaient à lui inspirer ces « coquilles de noix », l'Angleterre confia le commandement des côtes à celui qu'elle considérait comme le

premier de ses amiraux, au vainqueur d'Aboukir et de Copenhague (27 juillet 1801).

Nelson, d'ailleurs, ne partageait pas le dédain du ministre pour la flottille; mais, fidèle à ses habitudes d'offensive, il croyait que c'était en allant l'anéantir jusque dans les ports où elle se rassemblait, non en l'attendant sur les côtes d'Angleterre, qu'on en aurait raison. Huit jours seulement après avoir pris son commandement, il se présentait devant Boulogne avec 30 bâtiments de toute taille; il estimait qu'à son approche, la flottille se mettrait à l'abri dans le port, et qu'il lui serait alors aisé de bombarder et d'incendier ces amas d'embarcations incapables de se mouvoir et de se défendre; il avait compté sans Latouche-Tréville, qui ne se laissa pas intimider, resta sur la ligne d'embossage et lui répondit coup pour coup. Après cinq heures de canonnade, l'ennemi prit le parti de se retirer. Les Français n'avaient pas perdu un homme. Dans la nuit du 17 août, Nelson risqua une autre tentative; 57 embarcations se mirent en route à la rame, pour attaquer les Français au mouillage et leur enlever quelques navires à l'abordage; mais Latouche-Tréville avait organisé la flottille comme une place forte; il y avait des sentinelles, des rondes, des avant-postes; loin de surprendre, les Anglais furent accueillis par un feu terrible qui leur tua ou blessa 170 hommes et leur coula douze embarcations en quelques minutes.

Ces deux échecs eurent un retentissement certainement plus grand qu'ils ne méritaient; on en tira argument pour attribuer à la flottille une valeur militaire qu'elle n'avait pas, et les Anglais commencèrent à se demander si vraiment ils n'étaient pas à la veille d'une invasion. Certes, les gens compétents et le gouvernement savaient que la flotte toujours victorieuse était là, et que, tant qu'elle serait intacte, toutes les menaces de Bonaparte ne seraient que des bravades; mais la masse du peuple n'était pas tenue à tant de calme et de confiance; un énervement et une inquiétude manifestes régnaient partout, et il était certain que, dans ces conditions, des négociations trouveraient l'Angleterre beaucoup plus accommodante qu'elle n'avait été à aucun autre moment depuis 1792.

Situation économique et morale de l'Angleterre. — Pour d'autres raisons encore, une conversation pacifique avait alors toutes chances d'aboutir. **L'Angleterre était lasse de la guerre** : désespérant d'arracher à la France la prépondérance politique que lui avaient assurée ses victoires, elle était prête à accepter la paix, si cette paix lui ménageait des avantages économiques capables de compenser ce sacrifice d'amour-propre.

La guerre sur mer, cependant, lui avait été entièrement favorable : pas plus entre 1796 et 1801 qu'entre 1793 et 1796, nos croiseurs et nos corsaires n'avaient réussi à faire de blessures sérieuses et profondes à notre adversaire : sans doute on parla longtemps du combat de la corvette la *Bayonnaise,* qui prit à l'abordage la frégate *Ambuscade*, des courses de **Sercey**, de **Tréhouard**, de **l'Hermitte**, de **Landolphe**, etc...; il n'en reste pas moins que, de 1795 à 1800, le nombre des bâtiments de commerce battant pavillon britannique passa de 16.728 à 17.885, que le mouvement des ports anglais s'éleva pendant cette période de 2.629.000 tonneaux à 2.825.000, que les chiffres du commerce extérieur s'accrurent dans des proportions encore plus extraordinaires : de 1.112 millions de francs en 1792, de 1.250 en 1797, ils atteignaient 1.825 en 1800, 1.958 en 1801. **En moins de dix ans, en pleine guerre, le trafic de l'Angleterre avait presque doublé.** Ces résultats s'expliquent aisément par la supériorité écrasante de l'industrie anglaise et aussi par les conséquences de la guerre elle-même : les hostilités avaient eu pour premier effet de supprimer à peu près complètement l'activité extérieure de plusieurs des concurrents les plus gênants de l'Angleterre; la France, l'Espagne n'existaient plus comme nations maritimes; à partir de 1799, il n'y eut pour ainsi dire plus au monde de navires de commerce battant pavillon français. L'entrée de la Hollande dans notre clientèle, en 1795, eut des conséquences encore plus heureuses pour l'Angleterre : la marine néerlandaise, qui depuis longtemps s'acheminait vers la ruine, disparut tout d'un coup; Amsterdam et les ports de la Meuse se virent fermés au trafic; le commerce et l'approvisionnement de l'Allemagne, qui leur étaient jusque-là dévolus comme par un droit de nature, passèrent désormais par **Hambourg**, et

tombèrent aux mains de l'Angleterre : de 2 millions sterling en 1792, le commerce des Iles Britanniques avec l'Allemagne s'éleva à 8 millions en 1796, à 13 1/2 en 1801. Si l'on songe qu'en même temps l'Angleterre avait remporté les victoires navales les plus complètes qui se fussent jamais vues, si l'on considère qu'en 1801, après huit années d'une guerre au début de laquelle elle n'avait que 150 vaisseaux à opposer aux 80 de la France, elle en avait maintenant 202 contre 39, on comprend l'orgueil avec lequel ses hommes d'État considéraient leur œuvre, la joie avec laquelle Pitt la résumait dans un discours fameux : « *Si nous comparons « cette année de guerre avec les années de la paix, nous verrons un « spectacle aussi paradoxal qu'inexplicable : nous avons élevé « notre commerce à une hauteur qu'il n'a jamais atteinte et nous « pouvons considérer l'année présente comme la plus satisfaisante « qu'on ait jamais vue dans ce pays.* »

Mais il y avait des ombres à ce tableau : si les années de 1792 à 1801 avaient été marquées par un essor économique remarquable, d'autres nations dont l'état de guerre ne venait pas entraver le développement en avaient profité plus que l'Angleterre elle-même : les États-Unis par exemple, ce peuple né d'hier à l'indépendance, s'annonçaient comme devant à bref délai devenir une des grandes puissances maritimes et commerçantes du monde : le mouvement de leurs ports, en dix ans, était passé de 355.000 à 799.000 tonnes, la part de leur pavillon dans ce mouvement, de 29 à 34 % : et la part du pavillon étranger dans le trafic des Iles Britanniques s'était élevée de 14 à 34 % !

Malgré les affirmations ministérielles, les armateurs et les négociants anglais avaient souffert de la guerre, et l'avenir était plus gros encore de menaces : tout naturellement, par l'effet même des hostilités, le marché français s'était fermé à leurs navires et à leurs produits dès 1793 ; or, les conquêtes et les annexions se succédant sans interruption, ce marché interdit devenait chaque jour plus étendu : ce n'était plus la seule France, dont l'engouement pour les manufactures anglaises avait cependant permis de si beaux bénéfices entre 1786 et 1793, qui repoussait impitoyablement quincailleries et tissus, machines et denrées

coloniales d'outre-Manche, mais la Belgique, la vallée du Rhin, la Suisse, l'Italie, l'Espagne; bientôt ce serait l'Allemagne! Qu'importerait alors que l'on fût en état de s'enrichir en approvisionnant le monde de ces précieux articles, si l'on ne devait plus trouver nulle part de clients pour les acheter?

Aussi les manufacturiers commençaient-ils à s'agiter, à réclamer que l'on fît au besoin tous les sacrifices pour mettre fin à cette lutte ruineuse : il était évident que jamais l'Angleterre ne réussirait à chasser les Français de la Belgique, de la vallée du Rhin, de l'Italie; pourquoi ne pas consentir à leur laisser la domination politique de leurs conquêtes, en leur demandant en échange de rouvrir à l'industrie anglaise, en quête de débouchés, les marchés de l'Europe continentale?

La situation financière, d'un autre côté, était loin d'être rassurante : la guerre, avec les flottes, les armées à entretenir, les princes européens à payer, avait coûté infiniment plus cher qu'aucun conflit antérieur; tandis que pendant la guerre d'Amérique, le budget n'avait pas dépassé, année moyenne, 425 millions, ce chiffre s'était élevé, pour la période 1793-1801, à 1.287 millions; il avait fallu trouver des ressources nouvelles, établir l'**income tax** (1799), porter la dette consolidée de 239 à 510 millions sterling; on avait dû décréter le cours forcé du papier, suspendre en 1799 les paiements en argent de la Banque (ils ne purent reprendre qu'en 1819)! En même temps, la crise des salaires et des approvisionnements, un instant conjurée en 1797, reprenait avec une gravité nouvelle : le blé atteignait, en 1801, 126 shellings le quarter! La misère était effroyable, et, l'exemple de la Révolution française aidant, les ouvriers commençaient à murmurer, à s'agiter : çà et là des désordres éclataient, en dépit de mesures préventives brutales jusqu'à la cruauté! Du moins, le gouvernement avait la sagesse de comprendre que la force ne suffit pas contre la faim, et, pour atténuer les souffrances du peuple, il donnait à la **loi des pauvres** une extension nouvelle, organisait les **secours à domicile**, proportionnait les allocations à la cherté des vivres; mais alors la **poor tax** s'éleva à 87 millions : 14 % de la population était à la charge de la charité publique. Nul peuple n'eût pu résister si

longtemps à un effort pareil : l'Angleterre elle-même commençait à n'en plus pouvoir.

Pitt, pourtant, aurait continué la lutte, convaincu comme il était qu'il ne pouvait y avoir de paix véritable avec la France révolutionnaire et conquérante; mais Pitt n'était plus au pouvoir : ainsi que son père jadis, il s'était heurté à une force contre laquelle il ne pouvait rien, à la haine du roi; pendant une des périodes de répit que lui laissait sa folie, Georges III avait saisi une occasion de se venger de son ministre en déchaînant contre lui la bigoterie et l'égoïsme du peuple anglais : il avait refusé de sanctionner le **Bill d'Émancipation** des catholiques, œuvre de justice que Pitt lui présentait pour essayer de faire accepter à l'Irlande sa condition nouvelle, et le grand patriote s'était retiré, presque heureux de supprimer par là le plus grand obstacle à une paix, dont il fallait faire l'expérience, ne fût-ce que pour montrer à la nation qu'elle était impossible (8 février 1801).

Paix d'Amiens. — Le ministère **Addington** qui le remplaça envoya aussitôt en France lord **Hawkesbury.** Les pourparlers furent d'abord difficiles : Bonaparte voulait à tout prix conserver l'Égypte : « *Je ne la quitterai pas volontairement* », disait-il, et, comme l'année précédente, il rusait, s'épuisait à trouver un moyen qui lui permît de prolonger la résistance, de ravitailler l'armée, pour garder cette terre, indispensable à ses projets d'expansion méditerranéenne, orientale et africaine. Mais les événements se précipitaient : le 27 juin, le général Belliard rendait le Caire; le 1er septembre, c'était au tour de Menou de capituler dans Alexandrie. La situation était ainsi considérablement simplifiée; le Premier Consul, qui se savait pour le moment incapable de vaincre directement l'Angleterre, qui comptait que la paix lui permettrait de reconstituer la marine de guerre et la marine de commerce de la France, et qui désirait par-dessus tout voir les Anglais évacuer la Méditerranée, devenait conciliant, et les **préliminaires** étaient signés à Londres le 1er octobre 1801, suivis, le 27 mai 1802, de la **paix** définitive, qui fut négociée à Amiens.

L'Angleterre reconnaissait la victoire de la République en

France et sur le continent; son roi cessait de prendre le titre de roi de France auquel il prétendait depuis quatre cents ans et entrait en relations avec notre gouvernement; on ne nous contestait aucune de nos conquêtes, on admettait l'influence prépondérante que nous nous étions assurée en Europe : nos colonies nous étaient rendues, sans exception, et l'Angleterre ne gardait, de tous les territoires que sa puissance sur mer lui avait permis d'occuper, que l'île espagnole de la Trinité et l'île hollandaise de Ceylan.

Quant à la Méditerranée que les deux adversaires s'étaient disputée avec tant d'acharnement au cours des dernières années, ils s'accordaient pour y abdiquer momentanément leurs prétentions, l'Angleterre promettant d'évacuer l'Égypte et Malte, la France retirant ses garnisons d'Otrante, de Tarente, de Brindisi et de Rome.

Cette paix, qui terminait une guerre sans vainqueurs ni vaincus, n'était en somme qu'un compromis fait de réticences et non d'accords; l'équilibre qu'elle créait était plus précaire encore que celui qu'avaient cru établir les négociateurs de 1786 : au lieu de reposer sur l'intérêt commun des deux nations à vivre en bonne amitié, elle n'était que la conséquence de leur impuissance réciproque à s'anéantir; la France l'acceptait, parce qu'elle n'avait pas à sa disposition les armes qui lui auraient permis d'abattre son ennemie, l'Angleterre, parce qu'elle espérait avoir moins de maux à en attendre que de la continuation des hostilités.

Il n'y avait là aucune réconciliation sincère, aucune acceptation loyale des faits accomplis, mais seulement la constatation forcée de l'impossibilité où était la France maîtresse du continent d'atteindre l'Angleterre maîtresse des mers, l'Angleterre maîtresse des mers d'atteindre la France maîtresse du continent; l'une et l'autre ne songeaient qu'à profiter de cette suspension d'armes pour se mettre en état de vaincre l'adversaire sur son élément : une fois de plus le conflit restait ouvert.

CHAPITRE IV

LA RÉVOLUTION ET LA PUISSANCE COLONIALE DE LA FRANCE.

I. La Constituante. Tentatives de réformes coloniales.

Les idées coloniales et les projets de réformes. — Si la France de 1789 comptait encore parmi les nations commerçantes, si sa marine restait, sur quelques points du globe, capable de faire face à la concurrence anglaise, elle le devait en grande partie, nous l'avons vu, à son empire colonial. Il n'était ni très étendu, ni très peuplé (150.000 kmqs. et 750.000 habitants, au maximum), mais il suffisait à alimenter un trafic qui permettait seul à nos ports de l'Océan de conserver quelque vitalité. L'intensité, l'existence de notre activité maritime, et par suite le rang que nous occupions dans le monde, étaient ainsi liés au développement de nos colonies. Il est donc du plus haut intérêt d'examiner dans quelle mesure cette Révolution qui a fondé toute la vie nationale sur des bases nouvelles a pu agir sur l'évolution de ces établissements et sur leurs rapports avec notre pays.

Les hommes qui préparèrent et ceux qui firent la Révolution se souciaient sans doute assez peu de la colonisation; disciples des philosophes et des économistes, ils avaient même une répugnance instinctive contre cette exploitation de certains pays au profit de certains autres, qui reposait sur l'emploi de la force et s'accompagnait souvent d'excès regrettables : s'il en eût encore été temps, il est probable qu'ils n'auraient jamais lancé leur patrie dans des aventures aussi injustes et aussi périlleuses que les entreprises coloniales.

Mais la question n'était plus entière : la France ne pouvait faire table rase du passé, abdiquer les droits, renier les devoirs que lui avaient créés deux siècles d'efforts et de gloire. Aussi bien ne le voulait-elle pas : 323 des cahiers des États Généraux abordent la discussion des questions coloniales, aucun ne demande, même d'une façon détournée, l'abandon de nos possessions lointaines. Sans aller jusqu'à l'exagération de certains publicistes qui prétendaient que huit millions de Français tiraient leur subsistance de l'exploitation des colonies, personne ne pouvait nier que le trafic colonial fît une part considérable de la prospérité publique et que son anéantissement, sa diminution même eussent été des calamités générales; de nombreux intérêts privés étaient d'ailleurs engagés dans ces affaires lucratives, et l'on ne pouvait imaginer qu'une assemblée où figuraient tant de grands seigneurs propriétaires aux Antilles et de représentants des villes de commerce consentît à mettre en discussion l'existence de ces établissements d'où les uns et les autres tiraient leur richesse. Les conceptions anticoloniales de certains théoriciens étaient donc, dès le début, condamnées à rester de platoniques velléités, et, si une transformation de notre système était à prévoir, c'était celle qui allait résulter de l'intervention des intérêts coalisés qui se préparaient à arracher la direction de notre politique à l'arbitraire du ministère et au traditionnalisme des bureaux.

Entre tous ces intérêts, il n'en était pas de plus exigeants, de plus impatients que ceux des colons. On sait combien le « système », qui limitait leurs libertés et surtout leurs profits, était détesté des habitants, ou plutôt des propriétaires (résidant en France) des colonies. Dès qu'il fut question d'une convocation des États Généraux, ils jugèrent l'occasion bonne et concertèrent leur action pour se mettre en mesure de présenter leurs griefs à la nation assemblée, confiants qu'ils n'auraient pas de peine à en faire ensuite prononcer le redressement. Le gouvernement eut beau rappeler le vieux principe que *les colonies n'existant que par et pour la métropole,* leurs intérêts propres ne pouvaient fournir de matière à des débats de ce genre, que ces établisse-

ments n'étaient que des **possessions** et non des **parties** de la France, on passa outre et l'autorité royale ne fut pas plus respectée en cette partie qu'en aucune autre. Les chefs du mouvement, presque tous présents à Paris, constituèrent le **Comité colonial de France** et, se considérant comme les représentants naturels de leurs concitoyens, désignèrent des députés ; d'autres délégués, nommés d'une façon tout aussi irrégulière par des assemblées formées vaille que vaille à Saint-Domingue et à la Martinique, vinrent se joindre à eux et les uns comme les autres demandèrent à la Constituante de les recevoir dans son sein, pour que les Français des colonies fussent, aussi bien que ceux de la métropole, admis à prendre part à la grande œuvre de régénération d'où allait sortir une France nouvelle. Très habilement, en se faisant passer pour de chauds partisans des *idées nouvelles*, ils surent s'insinuer, se faire accepter, s'imposer : le 4 juillet 1789, l'Assemblée Nationale admit le principe d'une représentation coloniale ; désormais, les planteurs eurent à Paris des représentants, pour diriger la politique de la France conformément à leurs intérêts.

Par là même, l'unité de la France de deçà et de delà les mers se trouvait réalisée : elle allait devenir pour longtemps la base de notre système colonial, une formule dont nos hommes d'État ne voulurent plus s'écarter : un décret du 8 mars 1790 proclama que « **les colonies** » étaient « **une partie intégrante** » (et non plus une possession extérieure, et comme accessoire), « **de l'Empire français** ». C'était le reniement formel de l'ancien système de tutelle et d'autoritarisme qui avait toujours été considéré comme la condition même de l'existence de la puissance coloniale ; il faut bien avouer que c'était la conséquence inévitable des principes que l'Assemblée venait de proclamer : en raison pure, il ne pouvait y avoir deux justices, deux droits, deux systèmes de lois : tous les hommes avaient un droit égal au bonheur et à la liberté ; à l'assujettissement, à l'exploitation des colonies par les métropoles, qui était la règle jusque-là, devait succéder une politique plus noble d'**assimilation** et de fraternité : pas plus aux colonies qu'en France, il ne devait y avoir d'oppression, d'exception, de privilège ; aussi, dans leur fièvre généreuse, les Constituants

n'hésitaient-ils pas à détruire toutes celles des institutions de l'ancien régime qui ne pouvaient s'accorder avec l'esprit nouveau : ils autorisaient les colons à assurer leur police par la formation de **gardes nationales**, leur administration locale par l'élection de **municipalités**, tout comme en Europe, ils supprimaient les droits féodaux, les monopoles, les **Compagnies** privilégiées, comme celles des Indes et du Sénégal (3 avril 1790), proclamaient le **commerce de toutes les colonies libre pour tous les Français**, etc... Rien ne pouvait faire prévoir où s'arrêterait cet enthousiasme d'uniformité.

Soudain, les colons comprirent qu'ils avaient commis une faute : le prétendu *despotisme militaire* contre lequel ils avaient tant déclamé n'avait guère jamais été gênant que pour leur amour-propre, l'omnipotence de l'Assemblée à laquelle ils s'étaient livrés allait devenir menaçante pour leurs intérêts. Deux questions, en effet, se posaient, vitales pour les colonies, et tout faisait prévoir que la conscience de la France nouvelle ne lui permettrait pas de leur donner les solutions que les planteurs tenaient pour indispensables.

La première était la vieille question du régime commercial des colonies, du fameux « **exclusif** » ; au début, tout avait fait espérer aux colons un triomphe prochain et complet, couronnant l'œuvre commencée par l'**arrêt de 1784** et leur permettant de faire à leur guise le commerce avec les nations étrangères, conformément aux doctrines des économistes : l'on avait décidé que *le commerce des colonies était un commerce entre frères, le commerce de la nation avec une partie de la nation;* que les commodités, les avantages du public, et par conséquent la liberté, devaient seuls le régler; mais une Assemblée Nationale avait à compter avec les aspirations des villes maritimes, et les habitants des ports, plus proches, plus influents, n'eurent pas de peine à persuader à la majorité que leur cause était celle du commerce national, de la patrie tout entière : lorsque commencèrent les discussions précises sur le régime commercial, il fut vite évident que la tendance naturelle des Français au protectionnisme reprendrait le dessus et qu'on prescrirait aux colons de s'abstenir du commerce étranger, au nom du patriotisme, comme on avait jadis

fait au nom du roi ; d'ailleurs pourquoi les colonies, qui n'étaient que des parties de la France, auraient-elles eu un autre régime commercial que le reste de la France?

Une question plus irritante encore était celle de l'**esclavage** : à l'imitation de l'Angleterre, où la généreuse prédication des quakers finissait par obtenir des résultats, une **Société des Amis des Noirs**, fondée à Paris en 1787, avait commencé une active propagande contre cette abominable institution ; sans croire qu'elle fût arrivée, comme elle prétendait, à recueillir l'adhésion directe ou indirecte de 500.000 personnes, nous devons constater qu'elle avait été assez forte pour faire poser la question par les électeurs dans 29 cahiers, et pour faire réclamer l'abolition immédiate par 16 : seule, la ville de Nantes, vraiment trop directement intéressée, avait osé se prononcer en sens contraire. En équité, en justice théorique, aucun argument ne pouvait être apporté en faveur de l'existence d'une propriété de l'homme par l'homme, et l'abolition était tellement une conséquence logique et nécessaire de la Déclaration des Droits, qu'il fut vite impossible de se dire un vrai *patriote* quand on ne la réclamait pas : Barnave, les Lameth furent impitoyablement chassés du club des Jacobins le jour où Robespierre les dénonça comme partisans du maintien de l'esclavage.

Or les colons estimaient qu'il y allait là de leur richesse et de leur existence : les nègres rendus à la liberté, le produit des terres tomberait à rien, le meurtre, le vol et l'incendie seraient en permanence dans toute l'étendue des colonies ; le maintien du système exclusif, d'autre part, ruinait toutes les espérances de développement commercial qu'ils avaient un instant conçues.

L'un et l'autre étant la conséquence fatale, inévitable, de l'assimilation, les propriétaires coloniaux se ressaisirent et organisèrent la résistance à l'assimilation. Leur **Société des colons français** (ou **club Massiac**) disposa de ressources énormes, et manœuvra de façon si adroite qu'elle réussit à faire prendre des décisions qui neutralisaient, dans une certaine mesure, l'effet des principes auxquels on avait adhéré dans l'élan d'enthousiasme du début. Le plan des défenseurs de l'état de choses existant, hommes pratiques et réa-

listes, fut en effet de faire admettre qu'il fallait tenir compte des lieux et des circonstances, que les conditions du développement des sociétés humaines n'étaient pas les mêmes sous les tropiques qu'en Europe : la Constituante consentit à déclarer que *les colonies, partie intégrante de l'Empire, n'auraient point part à la Constitution;* des lois spéciales, sans doute, seraient nécessaires pour y assurer une application raisonnable des principes de la Déclaration des Droits.

Ce premier point acquis, le reste devenait facile. La question commerciale pouvait être passée sous silence, quitte à organiser la contrebande; celle de l'esclavage seule constituait un danger urgent. L'abolition eût été une mesure si grosse de conséquences que même les plus ardents amis des noirs reculèrent devant cette redoutable éventualité; mais à titre d'indication, de préface, pourrait-on dire, ils demandèrent seulement qu'on accordât la jouissance de leurs droits civils et politiques aux gens de couleur libres, jusque-là traités en êtres inférieurs. Rien ne permettait de s'opposer à cette stricte application de la Constitution : les représentants des blancs le firent pourtant avec une extrême véhémence : pouvait-on, pour l'amour de principes abstraits, sacrifier ainsi les biens et la vie de tous les Français résidant aux colonies? l'assujettissement absolu des gens de couleur était la condition indispensable de la sécurité des blancs, du maintien de la suprématie européenne dans ces terres lointaines. Ce fut en vain qu'à ces arguments d'expérience, que soutenait d'ailleurs toute une savante campagne de séduction et d'intrigues, les idéalistes de la société des Amis des Noirs opposèrent des appels indignés à la Justice, que Robespierre s'emporta jusqu'à la fameuse apostrophe : « *Périssent « les colonies, s'il doit vous en coûter votre bonheur, votre gloire, « votre liberté ! je le répète : périssent les colonies, si les colons veu- « lent par les menaces nous faire décréter ce qui convient à leurs inté- « rêts. Je déclare au nom de la nation entière, qui veut être libre, que* « **nous ne sacrifierons pas aux députés des colonies ni la nation, ni les « colonies, ni l'humanité tout entière** » ; les colons l'emportèrent : le 15 mai 1791, l'Assemblée décréta que « le futur Corps Législatif « ne délibérerait jamais sur l'état politique des gens de couleur

« qui ne seraient pas nés de père et de mère libres, sans le vœu « préalable, libre et spontané des colonies ».

La victoire des planteurs n'était pourtant pas complète : le même décret reconnaissait que l'on ne pouvait refuser aux gens de couleur *ingénus*, fils de parents libres, l'entière jouissance de leurs droits de citoyens, et ordonnait aux Assemblées coloniales de les admettre à leurs délibérations. C'était l'indication que, malgré tout, les idées d'émancipation faisaient leur chemin, et que, logiquement, nécessairement, l'avenir les ferait triompher un jour : les colons ne pouvaient espérer que la métropole mettrait toujours sa force au service de leurs préjugés ; aussi leur colère fut-elle grande ; dès le 16 mai, leurs représentants annoncèrent qu'ils cessaient de prendre part aux travaux de l'Assemblée. Ce vote, cependant, restait encore une manifestation bien modérée, presque platonique, comme toutes les mesures antérieures de l'Assemblée et celles qui suivirent ; ce qui importait, ce qui allait décider de l'avenir, c'était ce qui se passerait aux colonies mêmes, l'application qu'y recevraient les décisions de la métropole.

La Révolution aux Colonies. — Les colonies, c'était avant tout **Saint-Domingue**, non seulement parce que cette île faisait à elle seule plus de commerce et avait plus d'habitants que toutes nos autres possessions réunies, mais aussi parce que ses planteurs avaient, dès le début, pris la tête du mouvement et donnèrent jusqu'au bout un exemple que les autres colons ne firent guère que suivre.

Les élections de 1788 et 1789, qui s'étaient faites, sous leurs yeux, malgré la défense des administrateurs, furent la première manifestation d'un esprit de révolte qui devint vite à peu près général. Un an ne s'était pas écoulé que les représentants de l'autorité royale n'étaient plus obéis nulle part : partout des **municipalités**, des **assemblées** locales avaient usurpé tous les pouvoirs, s'étaient donné des finances, une force armée, se comportaient en tout comme des pouvoirs souverains. L'intendant **Barbé-Marbois** avait prétendu faire respecter la loi et interdire l'entrée des marchandises étrangères ; il faillit provoquer une guerre civile, et son départ n'ar-

rangea rien. Bientôt des délégués de l'île entière s'assemblèrent à **Saint-Marc**, pour jeter les bases de la **Constitution coloniale**, comme si la France et son roi n'eussent pas existé (février 1790). Il s'agissait avant tout de prendre des sûretés contre les intentions de réformes que manifestait l'opinion métropolitaine et le premier soin de cette réunion fut de décréter que *les décisions de l'Assemblée Nationale ne seraient reçues dans la colonie qu'après approbation de l'Assemblée Coloniale*, tandis que celles de cette dernière seraient immédiatement exécutoires, sous réserve de la sanction du roi seul. Après cette étrange démarche, qui ne tendait à rien de moins qu'à réduire les rapports de Saint-Domingue et de la France à une simple union personnelle, l'Assemblée de Saint-Marc ordonna que tous les fonctionnaires lui prêtassent, outre le serment civique ordinaire, un serment spécial d'obéissance (28 mai) ; le gouverneur **Peynier** et les officiers du roi refusant de se soumettre à cette exigence, elle les destitua et entreprit de faire exécuter cette sentence par la force. Une lutte acharnée s'engagea alors entre les soldats *aux pompons blancs* du gouverneur et les volontaires *aux pompons rouges* de l'Assemblée, et les troupes régulières finirent par rejeter et bloquer leurs adversaires dans les places du Sud. Ils y auraient été immanquablement capturés, si le vaisseau le *Léopard* n'eût été mis, par son équipage mutiné, à la disposition de l'Assemblée factieuse, qui s'y embarqua en masse pour aller chercher un refuge en France (8 août). Indulgente comme toujours, la Constituante accorda leur pardon et même une indemnité aux rebelles. Mais cette première guerre civile avait montré la gravité de la situation aux colonies et la nécessité d'y agir avec promptitude pour mettre fin à l'anarchie et aux tendances séparatistes ; toutes les Assemblées coloniales furent cassées et l'on envoya aux Antilles des commissaires extraordinaires, avec des pouvoirs illimités ; on leur donnait, pour se faire obéir, des forces imposantes, vingt-huit bâtiments, dont douze vaisseaux de ligne, et douze bataillons : déjà la force seule paraissait capable de maintenir les colonies sous l'autorité de la France

Un instant, après le départ de l'Assemblée de Saint-Marc, les

mesures énergiques de M. de **Peynier** et de son successeur **Blanchelande** avaient rétabli un semblant d'ordre à Saint-Domingue. Par malheur, les officiers royaux, tous plus ou moins attachés à l'ancien régime, étaient suspects à leurs soldats qui, comme le reste des Français, avaient adopté avec enthousiasme les principes de la Révolution. Les fauteurs de désordres n'eurent pas de peine à exploiter ces dispositions; le 4 mars 1791, la garnison du Port au Prince entra en l'insurrection et massacra son colonel M. de Mauduit. Blanchelande, abandonné de tous, ne put que s'enfuir, et encore une fois l'autorité passa partout à des assemblées insurrectionnelles de planteurs, appuyés sur la tourbe indisciplinée des **petits blancs**, que l'on avait déchaînés en leur montrant la Constituante disposée à décréter l'affranchissement des noirs et l'abolition des privilèges de caste. Quand les commissaires de l'Assemblée se présentèrent, ils furent repoussés avec dérision : déjà même on commençait à arborer la cocarde noire et à parler d'un appel à l'étranger.

L'entrée en scène d'un nouvel élément ne tarda pas à aggraver la situation. Les **mulâtres**, très nombreux, surtout dans le Sud, plus instruits, plus aptes que les nègres à comprendre l'injustice dont ils étaient victimes, en général riches et souvent influents, réclamaient depuis longtemps l'exercice de leurs droits de citoyens libres, qu'aucune loi ne permettait de leur contester. Avec une extrême modération, ils se bornèrent d'abord à la revendication légale de leur statut constitutionnel; même l'exécution barbare de plusieurs de leurs amis ne parvint pas à les faire sortir des voies pacifiques. Mais, quand l'Assemblée du Port au Prince eût décidé qu'elle n'obéirait pas au décret du 15 mai, et qu'elle n'admettrait les gens de couleur, même libres, même ingénus, à participer ni aux élections ni à l'administration, ils comprirent que la force seule pourrait décider les blancs à respecter la loi. Sous des chefs intelligents et résolus comme **Pétion** et **Rigaud**, de véritables armées de mulâtres ne tardèrent pas à tenir la campagne, et l'île se trouva divisée en deux Républiques ennemies, tout occupées à s'exterminer l'une l'autre.

L'explosion d'une guerre plus abominable encore vint alors

forcer les deux partis à se réconcilier. Jusque-là, malgré leur énorme supériorité numérique (450.000 contre 50.000 blancs et sang-mêlés), les nègres avaient assisté sans y prendre part aux luttes fratricides de leurs maîtres, trop asservis sans doute pour comprendre les événements et essayer d'en profiter. Mais, en août 1791, ils commencèrent à s'agiter, probablement à l'instigation de quelques planteurs blancs, qui comptaient les lancer contre les mulâtres : des habitations furent incendiées, des rassemblements se formèrent, et se mirent à battre le pays, tuant et pillant au nom du roi et de la religion catholique : bientôt, malgré le nom de quelques chefs comme **Bouckmann, Jean-François, Biassou**, le mouvement échappa à toute direction et ne fut plus que la révolte convulsive d'un peuple primitif, se vengeant sauvagement sur ses oppresseurs de ses souffrances passées; en moins d'un mois, il y eut cinquante mille nègres sous les armes, et la guerre servile s'étendit à toute l'île, avec son cortège d'incendies et de massacres; malgré la supériorité de leur armement, blancs et mulâtres furent vite réduits à la possession des villes et de leur banlieue immédiate.

Devant l'imminence d'un péril qui les menaçait également d'une destruction totale, ils comprirent la nécessité de s'unir, et par le **Concordat de la Croix des Bouquets** (11 septembre 1791), les blancs promirent l'application du décret du 15 mai. Malgré tout, la confiance ne put se rétablir, et les deux organisations subsistèrent l'une à côté de l'autre, plus occupées de se surveiller réciproquement que de lutter contre l'ennemi commun; quant à l'autorité métropolitaine, elle avait pour ainsi dire cessé de se manifester dans l'île; or elle seule aurait, à la rigueur, pu disposer de forces suffisantes pour mettre les nègres à la raison, si par leurs folles prétentions à l'autonomie, les colons n'avaient eux-mêmes réduit à l'impuissance la protection qui aurait peut-être pu les mettre à l'abri des dernières catastrophes.

Dans les autres colonies, la Révolution n'avait guère été que le contre-coup et comme le reflet de celle de Saint-Domingue. Aux **Petites Antilles**, à la **Guyane**, on avait vu, à l'imitation de cette île, se constituer des assemblées qui avaient tenté d'usurper les

pouvoirs souverains : mais dans ces colonies les habitants n'avaient pas les richesses, les ressources, les moyens de s'organiser des planteurs de Saint-Domingue; leur peu d'étendue rendait la lutte contre les troupes régulières plus difficile, l'occupation plus aisée : après de sanglantes exécutions, les gouverneurs avaient réussi à rétablir leur autorité, mais cette apparence de subordination n'était maintenue que par la force.

Dans la mer des Indes, aux **Mascareignes**, des conflits du même genre avaient paru d'abord devoir éclater : mais des gouverneurs conciliants avaient su rester à peu près d'accord avec leurs administrés, à condition toutefois de leur laisser une liberté d'action pour ainsi dire absolue. Les questions controversées étaient d'ailleurs beaucoup moins brûlantes dans ces îles qu'en Amérique : la classe des gens de couleur libres n'y existait pas et les esclaves, mieux traités, moins nombreux, n'y songeaient pas à se révolter contre leur sort. Seules de toutes nos colonies, l'Ile de France et Bourbon restaient donc encore en 1791 de fidèles et tranquilles possessions de la France, mais c'était, comme on le voit, à condition que la France ne leur demandât rien : l'on peut dire qu'il n'était déjà plus à cette époque un seul de nos établissements où la politique coloniale du gouvernement fût vraiment appliquée, un seul qui ne se fût virtuellement affranchi de la direction métropolitaine pour vivre de sa vie propre. Notre empire colonial était mûr pour la dislocation.

II. La Convention. Décomposition de notre puissance coloniale.

La Convention et les colonies. — Pas un instant la Convention, qui reprit en septembre 1792 l'œuvre de transformation révolutionnaire un instant interrompue par l'apparente accalmie de la Législative, n'admit que cette dislocation fût fatale et que la nation dût s'y résigner. L'orgueilleux patriotisme des hommes du Salut Public ne pouvait consentir à ce que, sous leur dictature, la France fût en rien diminuée, et c'eût été à leurs yeux une diminution que de renoncer à cette prospérité commerciale qui,

comme disait Barrère, ne pouvait exister sans les colonies; c'en eût été une autre, plus humiliante encore, que d'abandonner une parcelle de ces contrées que l'on s'était habitué depuis le début de la Révolution à considérer comme des terres françaises au même titre que celles de la métropole. Personne, d'autre part, ne se serait maintenant avisé de faire appel aux arguments d'ordre humanitaire ou économique qui, quelques années auparavant, avaient fait mettre en doute la légitimité de la politique coloniale : on croyait au contraire qu'une nation comme la France était appelée à régénérer l'univers entier, que faire partager les bienfaits de ses lois aux autres hommes était pour elle un devoir, et que cette mission civilisatrice était la plus noble qui pût échoir à un État : l'œuvre coloniale prenait ainsi une apparence de générosité et de grandeur, qui sans doute en altérait le caractère et en contrariait le développement naturel, mais qui la rendait chère aux hommes de cette époque; il en devait toujours rester quelque chose dans la conscience française.

Au milieu des pires difficultés, à l'heure des plus grands dangers, la Convention ne perdit pas de vue la France lointaine. Malheureusement, ces législateurs n'avaient ni l'expérience, ni la divination des choses coloniales, et leur œuvre, procédant des mêmes principes abstraits et généreux, présenta, en les exagérant encore, les mêmes caractères que celle de leurs prédécesseurs de la Constituante. La tendance générale en fut toujours de prétendre constituer au delà des mers une France nouvelle, image et prolongement de la Mère Patrie. « *Il ne peut « y avoir qu'une bonne manière d'administrer* », disait Boissy d'Anglas; « *si nous l'avons trouvée pour les contrées européennes, « pourquoi celles de l'Amérique en seraient-elles déshéritées?* » Jamais le système de l'assimilation ne fut appliqué avec une rigueur plus complète : non seulement les colonies furent parties intégrantes de la République, eurent des représentants dans les Assemblées métropolitaines, mais elles furent divisées en départements et organisées de tous points comme des portions du territoire de la vieille France.

Le principe de l'assimilation admis, on ne pouvait reculer

devant aucune de ses conséquences. La question du commerce des colonies, par exemple, était par là même tranchée : les colonies étant terre française, et l'Acte de navigation du 26 mars 1793 réservant le trafic de port français à port français au pavillon français, la marine française pouvait seule assurer la navigation entre la métropole et ses colonies; le tarif douanier métropolitain devait être appliqué dans toute sa rigueur partout où flottait le drapeau de la République, et cela équivalait, ou à peu près, à exclure le commerce étranger des ports des Antilles.

Quant au problème de l'esclavage, il prêtait encore moins aux hésitations et aux discussions : il était évident qu'il ne pouvait y avoir d'inégalités civiles et politiques sur le territoire de la République, que tous les citoyens devaient être libres de leur corps; déjà la Législative, le 24 mars 1792, avait étendu la concession des droits électoraux non plus aux seuls ingénus, mais à tous les gens de couleur libres. La Convention, elle, ne connut plus aucune timidité : le 27 juillet 1793, elle interdit la traite et, le 4 février 1794, sur la proposition de Levasseur, elle décréta l'abolition immédiate et absolue de l'esclavage, sans prévoir de régime transitoire, d'indemnités pour les propriétaires, de précautions pour préserver l'ordre, ni même de mesures pour assurer la subsistance des centaines de milliers d'hommes ainsi rendus à la liberté, et la culture des terres qu'ils allaient abandonner.

Ces décrets, plus encore que ceux de la Constituante, ne doivent être considérés que comme de simples manifestations, de vraies déclarations de principes; le caractère pratique en est totalement absent, et il est probable que leurs auteurs eux-mêmes ne se faisaient aucune illusion à ce sujet. Par ailleurs ils auraient beaucoup voulu faire œuvre plus positive, et tenter de rétablir dans nos établissements la prospérité détruite et l'autorité chancelante de la métropole. Mais « *sans marine, point de colonies* », leur avait dit Barrère : nous en fîmes alors la cruelle expérience; pendant huit ans, aucune division française ne réussit à montrer notre pavillon dans nos colonies; celles

que nous y avions au début de la guerre s'anéantirent misérablement, les troupes que nous y entretenions y périrent sans pouvoir se renouveler, et les représentants de l'autorité métropolitaine, désarmés, méprisés, se trouvèrent réduits au rôle de spectateurs impuissants d'événements sur lesquels ils n'avaient aucune action; sans même que les ennemis en eussent entrepris la conquête, nos établissements lointains se trouvèrent avoir perdu toute utilité pour nous.

Les colonies pendant la guerre. — A **Saint-Domingue,** où les atrocités et les catastrophes n'avaient pas cessé un instant, les blancs ne songeaient plus qu'à sauver leurs vies; dès 1791, ils avaient eu plus d'une fois recours à l'assistance des navires anglais; en 1793, le désespoir et aussi la violence de leurs haines politiques finirent par l'emporter sur leurs répugnances patriotiques, et leurs délégués vinrent déclarer au gouverneur de la Jamaïque que « n'ayant pas la possibilité de recourir à leur « légitime souverain pour les délivrer du joug qui les opprimait, « ils invoquaient la protection de Sa Majesté Britannique et lui « prêtaient serment. » Des troupes anglaises occupèrent les principaux ports de l'Ouest et du Sud (Capitulation de la Grande Anse, 13 septembre 1793). Affolé, le dernier gouverneur, général **Galbaud,** avait introduit au Cap les nègres, qui détruisirent à peu près complètement la ville, puis s'était enfui aux États-Unis avec les amiraux **Sercey** et **Cambris**; le 30 mai 1794, le général anglais Forbes entrait au Port au Prince; les Espagnols avaient de leur côté envahi la colonie par l'Est; les derniers défenseurs du drapeau tricolore, le général **Laveaux,** les commissaires de la Convention **Sonthonax** et **Polverel,** ne voyaient plus de salut possible.

Alors surgit **Toussaint Louverture.** Cet homme extraordinaire, esclave jusqu'en 1791, n'était encore qu'un chef de bandes à la solde de l'Espagne, qui lui avait donné le grade de colonel. Les offres des commissaires le rallièrent à la cause de la République (25 juin 1794), qui en fit successivement un général de brigade, un général de division, un général en chef de l'armée de Saint-

Domingue. Par son ascendant sur eux, en se présentant à la fois comme un libérateur et comme un être surnaturel, il sut rassembler autour de lui les nègres, auxquels il inspira une confiance et un dévouement sans bornes; il les organisa, les disciplina, en forma une armée de 20.000 hommes, avec laquelle il fit une rude guerre aux envahisseurs. Les Anglais, obstinés à la conquête de la Perle des Antilles, y dépensèrent, paraît-il, deux cents millions et y perdirent 30.000 soldats; ils n'en furent pas moins battus et durent évacuer, le 9 mai 1798, la dernière place qu'ils occupassent, le Môle Saint-Nicolas; les Espagnols finirent même par perdre la portion de l'île qu'ils avaient toujours gardée sous leur domination. Après avoir ainsi expulsé les étrangers, Toussaint se retourna contre ceux des insulaires qui refusaient de reconnaître son autorité; c'étaient, non plus les blancs, trop heureux de trouver en lui un protecteur, mais les mulâtres, dont la suprématie de ce nègre froissait l'orgueil. Ce fut entre eux et les noirs une guerre de races, où les plus nombreux l'emportèrent, et Toussaint se trouva enfin le maître de l'île entière.

Il usa de son pouvoir avec modération, fit appliquer le décret du 4 février 1794 qui abolissait l'esclavage, mais assura l'ordre et empêcha les noirs de déserter les plantations. Il s'efforça de réparer les maux qu'avaient causés ces années de tourmente et réussit, surtout en développant les relations avec les États-Unis, à ressusciter en partie la prospérité d'autrefois. Mais la métropole ne profitait aucunement de cette situation; les commissaires qu'elle conservait à Saint-Domingue, Sonthonax et, plus tard, Hédouville, y étaient réduits à un rôle de pure représentation et l'île, qui ne communiquait plus avec l'ancien monde que par quelques rares navires souvent interceptés, n'était plus qu'un état nègre indépendant, que Toussaint gouvernait en souverain.

Aux **Iles du Vent**, les gouverneurs, royalistes ardents, forts de leurs triomphes de 1791, avaient cru pouvoir profiter de leur isolement pour résister à l'évolution qui s'accomplissait en France et conserver ce domaine à la famille royale : d'Arrost à la Guadeloupe, Béhague à la Martinique avaient refusé de reconnaître la République et arboré le drapeau blanc; mais tous les

sophismes politiques ne faisaient pas qu'il n'y eût une seule France, celle qui luttait contre les ennemis séculaires de notre pays : les « *patriotes* » des Antilles l'avaient compris, et, aidés par quelques officiers venus d'Europe, ils avaient chassé les amis de l'étranger et installé à leur place les gouverneurs républicains, Collot et Rochambeau (janvier 1793). Ce ne fut malheureusement que pour quelques mois : l'Angleterre était bien décidée à profiter des circonstances pour s'approprier d'une façon définitive les derniers restes d'un empire dont la vitalité l'avait si souvent alarmée : elle envoya aux Petites Antilles, l'amiral **Jervis** et les généraux **Dundas** et **Grey**, avec plus de 20.000 hommes. Que pouvaient faire les quelques soldats qui obéissaient encore dans ces îles aux représentants de la République? A la fin d'avril 1794, en dehors de Saint-Domingue et de la Guyane, le pavillon tricolore ne flottait plus sur aucun point des terres américaines.

Cependant, le 2 juin 1794, le commissaire de la Convention **Victor Hugues** arrivait à la Guadeloupe; il n'avait qu'un millier d'hommes, contre huit ou dix mille; mais l'esprit des soldats de la Révolution les animait, les nègres, qu'enthousiasmait la promesse de la liberté, accouraient de toutes parts pour les renforcer, et une guerre, que Hugues dirigeait avec l'implacable résolution des terroristes, mettait les Anglais si près de leur perte qu'ils furent trop heureux d'accepter, le 29 septembre, une capitulation qui leur permît de se retirer, sans obtenir la moindre garantie pour les malheureux qui s'étaient laissés entraîner à devenir leurs auxiliaires. Des exécutions en masse débarrassèrent aussitôt Hugues de tous ceux qui auraient pu être tentés de faire de l'opposition à son autorité, et il ne tarda pas à être plus maître dans son île que Toussaint Louverture à Saint-Domingue. Les biens et les vies étaient à sa discrétion et il usa de son pouvoir avec un manque de modération et d'humanité qui lui a souvent été reproché. Il faut d'ailleurs reconnaître qu'il racheta ces excès par la glorieuse énergie avec laquelle il orienta toute l'activité de la Guadeloupe vers la guerre. Non contente d'avoir repoussé les envahisseurs, cette colonie devint un centre intense d'activité révolutionnaire et française; les unes après les autres,

la plupart des îles voisines, **Sainte-Lucie**, la **Grenade**, la **Dominique**, **Saint-Vincent**, etc..., passèrent sous son autorité : de nombreux corsaires, armés à la Pointe-à-Pitre, coururent la mer des Antilles jusqu'au golfe du Mexique, et en rendirent la navigation très dangereuse pour les navires anglais et même américains (lors de la quasi-guerre de 1797). Cette puissance de l'île française finit même par devenir si exaspérante pour les maîtres de la mer qu'une grande expédition partit d'Angleterre en 1796 pour compléter les résultats de celle de 1794. Mais **Christian** et **Abercromby** ne se risquèrent pas à attaquer le repaire du terrible proconsul; leurs forces furent même sur le point de se trouver insuffisantes pour lui enlever ses conquêtes : à **Saint-Vincent**, il leur fallut littéralement exterminer nos fidèles amis les Caraïbes! ils se vengèrent du moins de leur impuissance sur nos alliés les Hollandais et les Espagnols : **Curaçao**, **Essequibo**, **Surinam**, la **Trinité** tombèrent entre leurs mains, presque sans coup férir; on vit même, dans les eaux de cette dernière colonie, l'amiral **Apodaca** incendier son escadre sans se risquer à combattre.

On pouvait à la rigueur présenter au public anglais ces succès et ces conquêtes faciles comme une compensation de l'occupation de la Belgique; la survivance dans la mer des Antilles de deux véritables républiques françaises, inexpugnables et même conquérantes, n'en était pas moins un magnifique exemple de l'énergie de notre race; nous pouvons nous en glorifier, mais il faut reconnaître que pour un État qui n'avait aucune communication avec ses colonies l'inutilité de ces prouesses, dont on ne pouvait tirer aucun parti ni économique ni politique, était évidente.

Aux **Mascareignes**, l'ordre régnait; c'était l'effet d'un véritable accord tacite qui était intervenu spontanément entre les colons et le gouverneur; ce dernier, le lieutenant général **de Malartie**, qui eut la singulière fortune, nommé par Louis XVI, de rester en fonctions sous tous les gouvernements qui se succédèrent jusqu'au Consulat, se laissa entièrement dominer par les créoles de l'Assemblée Coloniale, et ceux-ci, semble-t-il, n'eurent d'autre souci que d'épargner à leurs pays les catastrophes qu'à leur avis

y aurait entraîné l'application des théories révolutionnaires; ils s'attachèrent par-dessus tout à maintenir la population dans une indifférence et même dans une ignorance complète à l'égard des événements d'Europe. Quand le décret d'affranchissement leur parvint, ils ne refusèrent pas d'y obéir, mais ils en ajournèrent indéfiniment l'application, et les gens de couleur furent rigoureusement maintenus dans leur condition antérieure.

Cette singulière attitude finit par exaspérer le gouvernement français, qui délégua dans ces îles deux commissaires extraordinaires avec mission de les « révolutionner »; les colons refusèrent formellement de reconnaître la qualité de ces envoyés, et les embarquèrent sur une frégate qui les conduisit, non pas en France, où leur retour aurait fait du bruit, mais aux îles Philippines, d'où l'on ne revenait pas alors facilement. Puis ce furent les troupes mêmes et les navires chargés de les protéger dont l'esprit parut dangereux aux maîtres de la colonie; le débonnaire gouverneur leur donna encore satisfaction et, de gré ou de force, renvoya marins et soldats à Batavia ou en France : les deux îles se trouvèrent réduites, pour toute garnison, à trois mille gardes nationaux! Par bonheur, la distance et la réputation de forteresse inexpugnable que l'Ile de France gardait depuis La Bourdonnais ôtèrent aux Anglais, d'ailleurs fort occupés dans l'Inde continentale, toute envie d'attaquer nos possessions.

Elles en profitèrent pour développer leur prospérité comme s'il n'y avait eu ni guerre ni révolution; les cultures tropicales prirent autant d'extension qu'aux Antilles; quant au commerce, il fut avantageusement remplacé par l'industrie plus lucrative de la course; ces deux îles insignifiantes armèrent alors des corsaires par douzaines, terrifièrent la Mer du Bengale, et forcèrent les compagnies d'assurances à élever les primes pour les cargaisons de l'Inde à un taux inouï. Seules peut-être des colonies françaises, les Mascareignes avaient donc vu leur fortune accrue par la guerre; mais, encore une fois, en quoi ces succès pouvaient-ils servir une patrie qui ne les connaissait même pas?

Les autres possessions françaises avaient été occupées par les Anglais et acceptaient leur joug sans trop de répugnance, comme

les villes de l'Inde, Saint-Pierre et Miquelon, la plupart des petites Antilles; ou bien elles étaient dédaignées par eux, comme la Guyane et les Seychelles, qui ne firent alors parler d'elles que pour les horreurs qu'y subirent les déportés royalistes ou terroristes, ou le Sénégal qui resta jusqu'à 1800, sans avoir à subir la moindre attaque de l'ennemi. Leur rôle dans le grand drame qui s'accomplissait et dans la vie de la nation était nul.

Ainsi donc, au cours de ces terribles années, malgré les flottes formidables qui la faisaient maîtresse de la mer, l'Angleterre avait à peine réussi à entamer notre empire colonial, et les débris de cet empire étaient parvenus à rester encore redoutables pour elle : tant était solide l'œuvre de nos hommes d'État du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècles! Mais aussi, faute de marine, la France avait perdu tout le profit qu'elle eût du tirer de cette œuvre, et le lien qui l'unissait à ces riches domaines se trouvant rompu, elle était comme si elle ne les avait jamais possédés.

III. Le Directoire et le Consulat. — Efforts pour ressusciter notre puissance coloniale.

Visées coloniales du Directoire et du Consulat. — La France n'abdiquait pourtant rien de ses ambitions ni de ses traditions. Quand un Delacroix, ministre des relations extérieures, s'écriait aux conférences de Lille : « *J'aimerais mieux pour mon pays « quatre villages de plus sur les frontières de la République que « l'île la plus riche des Antilles, et je serais même fâché de voir « Pondichéry et Chandernagor appartenir à la France* », il répétait un lieu commun usé depuis Bernardin de Saint-Pierre, il faisait une phrase à effet, qui traduisait peut-être l'opinion superficielle d'une partie du public, grisé par la magnificence de nos conquêtes continentales, il n'exprimait à aucun degré la pensée véritable des directeurs de notre politique. Ceux-ci, on le sait, avaient très vite abandonné les outrances de l'an I, et avec un Barthélémy, un Sieyès, un Merlin, un Talleyrand, ils s'étaient piqués de redevenir les continuateurs de la France d'autrefois et de tou-

jours, dont la Révolution ne devait pas, à leurs yeux, interrompre la glorieuse carrière. Comme Richelieu, comme Colbert, dont ils aimaient à se proclamer les élèves, ils rêvaient une France plus grande encore par la paix que par la guerre, et les colonies, base indispensable de l'activité commerciale, leur paraissaient un objet digne de toute notre attention.

A aucun moment, dans les négociations, on ne négligea les intérêts et l'extension de notre domaine d'outre-mer : à **Bâle**, l'Espagne n'eut la paix qu'à condition de nous céder ses possessions de Saint-Domingue, qui complétaient si heureusement celles que nous avions dans cette île; quand il fut question de rétablir des relations amicales avec le Portugal, on commença par lui demander de reconnaître comme territoire français les provinces de Fernambouc et du Para, ce qui aurait étendu notre Guyane jusqu'à l'Amazone; à **Lille** enfin, ce même Delacroix, dont nous avons vu les singulières déclarations, eut ordre de se montrer d'une intransigeance absolue sur la question de la restitution des colonies, et de ne laisser aux Anglais aucune de celles qu'ils avaient conquises.

La force de ces sentiments ne put que s'accroître lorsque le général **Bonaparte** fut devenu, par l'établissement du Consulat, le chef du gouvernement français; il ne pouvait accepter que, sous son autorité, la France fût plus petite que l'avaient faite les rois! — et surtout il estimait l'existence des colonies indispensable, plus encore dans les circonstances présentes qu'à aucun autre moment : seules, elles pouvaient lui assurer cette solide grandeur commerciale et maritime par laquelle le Premier Consul entendait compléter la gloire qu'il avait acquise sur les champs de bataille; seules aussi, elles pouvaient détourner au loin, pour le plus grand profit de tous, les ambitions et les énergies, souvent impatientes et brouillonnes, qu'avait déchaînées la Révolution, et nous assurer la paix intérieure et extérieure, à laquelle tous alors aspiraient.

Dès 1795, **Merlin** avait déclaré à la Convention « *qu'il importait « d'avoir des colonies à la fin d'une Révolution* »; le 25 messidor an V (13 juillet 1797), **Talleyrand**, qui revenait des États-Unis, où

il avait pu voir sur place ce que les pays neufs étaient capables de donner, reprenait cette idée dans un *Essai sur les avantages à retirer des colonies nouvelles dans les circonstances présentes*, qu'il lisait à une séance solennelle de l'Institut. Bonaparte, qui n'allait pas tarder à faire de cet homme un de ses principaux collaborateurs, adoptait aussitôt cette conception : « *S'il reste encore* « *des hommes*», disait-il, « *que tourmente le desir de haïr leurs con-* « *citoyens, ou qu'aigrisse le souvenir de leurs pertes, d'immenses* « *contrées les attendent. Qu'ils osent aller y chercher des richesses* « *et l'oubli de leur infortune et de leurs peines. Les regards de la* « *patrie les y suivront. Elle secondera leur courage.* » Ces formules retentissantes étaient un programme : l'action ne devait pas tarder à suivre.

Déjà l'affaire d'Égypte était une entreprise coloniale, sur laquelle allaient bientôt se greffer d'autres projets plus vastes, visant l'Inde, l'Empire ottoman, l'Afrique du Nord; Bonaparte l'eut toujours singulièrement à cœur, et l'acharnement avec lequel il s'obstina à revendiquer la possession de ce territoire, dans lequel il voyait comme un apanage personnel, fut pour beaucoup dans le retard que subit le rétablissement de la paix générale, et par conséquent la reprise de relations normales avec nos colonies. Mais, dès que le traité d'Amiens eut été signé, toutes les ressources de la marine furent immédiatement mises en action pour nous assurer la prompte reprise des colonies magnifiques que l'Angleterre avait dû, bon gré mal gré, nous laisser. C'était tout notre empire du début de la Révolution qui se retrouvait intact : Saint-Domingue, la Martinique, Sainte-Lucie, la Guadeloupe et ses dépendances, la Guyane, Saint-Pierre et Miquelon, les Mascareignes et les archipels de l'Océan Indien, les cinq villes de l'Inde; — et c'étaient aussi des possessions nouvelles, par lesquelles nos alliés avaient dû payer l'appui que nous leur prêtions en Europe : la partie Est de Saint-Domingue, que l'Espagne nous avait cédée à Bâle, et la Louisiane, que venait de nous rendre, après trente-cinq ans de séparation, le traité du 1er octobre 1800; un domaine immense s'offrait à l'activité colonisatrice de la race française.

Bonaparte, malheureusement, n'avait aucune expérience personnelle de la colonisation; il ne connaissait l'Amérique, en particulier, que par les renseignements qu'il pouvait tirer des personnes de son entourage, et ces conseillers furent trop souvent comme **Malouet** et **Barbé-Marbois**, des fonctionnaires de l'ancien régime, tout pénétrés de la tradition tyrannique des bureaux, du fameux **système**, quand ce ne furent pas simplement, comme les amiraux **Latouche-Tréville** et **Bruix**, ou surtout l'impératrice **Joséphine**, des créoles des îles, chez qui la rancune et l'horreur instinctive des nègres détruisaient toute clairvoyance et toute modération. Les uns et les autres ne virent de salut que dans un retour pur et simple à l'état de choses d'avant la Révolution. Le seul **Truguet** eut le courage de se faire le défenseur des gens de couleur, mais ce républicain resté républicain n'avait guère de chances de se faire écouter du maître que la France s'était donné; il fut écarté du ministère de la marine, auquel il avait été question de l'appeler après Brumaire, et le Premier Consul s'abandonna sans réserve à des inspirations qui ne s'accordaient que trop avec l'esprit général de sa politique.

C'en fut donc fait de toutes les transformations qui s'étaient accomplies depuis dix ans : la Constitution de l'an VIII déclara que *le régime des colonies serait déterminé par des lois spéciales;* c'était dire qu'elles seraient livrées sans discussion à l'arbitraire gouvernemental; il n'y eut plus de corps élus, plus d'assemblées coloniales, de municipalités; les gouverneurs et les intendants de l'ancien régime reparurent sous les noms de **capitaines généraux** et de **préfets coloniaux**, et l'institution des **grands juges** et des **commissaires** de justice enleva même aux intérêts locaux la seule protection qu'ils eussent eue jadis, celle de tribunaux quelque peu indépendants, parce que non payés.

La question capitale restait toujours celle de l'esclavage; tous les gens compétents estimaient cette institution indispensable à la mise en valeur des colonies; ce n'était pas la fidélité aux principes de la Déclaration des Droits ni le devoir pour la France de respecter des engagements sacrés qui pouvaient faire reculer le Premier Consul devant une mesure qu'il croyait utile à la gran-

deur du pays; il n'eut aucun scrupule à faire soutenir par Adet au Tribunat et par Regnault de Saint-Jean-d'Angély au Corps Législatif la nécessité du rétablissement de l'esclavage et de la traite. Mais de grands obstacles s'opposaient dans les colonies mêmes à l'application de cette décision : depuis dix ans, les nègres y étaient libres; c'était même l'ardeur avec laquelle ils tenaient à leur liberté qui avait déterminé leur fidélité à la France, et le dévouement avec lequel ils avaient lutté contre nos ennemis; il était à craindre qu'ils ne montrassent le même acharnement et le même courage pour lutter contre la France, le jour où celle-ci prétendrait déchirer ses promesses et les replonger dans la servitude.

Bonaparte prit d'abord le parti de patienter et de dissimuler. Mais dès que la paix avec l'Angleterre eut rétabli la liberté des communications et nous eut rendu la disposition de nos forces navales, il déchira le voile, et se mit avec une hâte fébrile à assurer le rétablissement de l'autorité directe de la métropole, préface indispensable du retour général au passé qu'il méditait.

Soumission des colonies. Perte de Saint-Domingue. — Dans celles des colonies où l'ancien régime n'avait, en fait, pas cessé d'exister, la volonté du Premier Consul allait être obéie sans rencontrer de résistance : tel fut, en particulier, le cas des Mascareignes, où le général **Decaen** put rétablir le gouvernement militaire sans la moindre protestation et se consacrer tout entier à ce qu'il considérait comme sa véritable mission, à organiser la reprise de l'expansion française aux Indes et en Extrême-Orient.

Il en fut autrement dans les véritables républiques nègres qui s'étaient constituées aux Antilles. A la Guadeloupe, où l'amiral **Lacrosse** avait commencé à préparer la suppression de l'indépendance locale, un soulèvement des troupes et de la population contraignit le gouverneur à s'enfuir sur un navire danois (novembre 1801). Le moment était mal choisi pour une telle manifestation! quelques semaines après, le contre-amiral **Bouvet** appareillait de Brest pour conduire à la Guadeloupe le général **Richepance** avec 4.000 hommes de troupes blanches (mai 1802). Grâce à la sagesse du colonel mulâtre **Pélage**, l'île se laissait occuper

sans résistance, mais on ne pouvait empêcher quelques désespérés de courir aux armes, et leur défense héroïque permettait aux vainqueurs de traiter la colonie en pays conquis et de la soumettre à toute la rigueur des exécutions militaires, en attendant le rétablissement de l'esclavage, qui ne tarda guère.

A **Saint-Domingue**, la situation était plus délicate. Le vieux Toussaint avait senti venir l'orage; il avait tenté de l'écarter en établissant son pouvoir sur des bases si solides qu'il ne fût plus possible de songer à l'ébranler. Très fier de son titre de général français, qui en faisait presque un blanc, il ne voulait pas que Saint-Domingue devint un État séparé, et il avait repoussé l'offre que lui firent les Anglais de le reconnaître comme souverain indépendant, moyennant l'ouverture des ports à leur commerce; son plan était de transformer l'île en un organisme autonome, qui resterait sous la protection de la France et garderait avec elle des liens politiques, mais où la métropole n'exercerait plus aucune autorité directe, et ne garderait plus aucun privilège économique. Dans ce dessein, il avait fait voter une constitution qui le nommait **gouverneur général** à vie, avec des attributions plus étendues encore que celles dont le Premier Consul jouissait en France. Il la fit aussitôt parvenir à Bonaparte, pour qu'il y donnât son agrément, en l'assurant à la fois de son dévouement à la France et de l'admiration que lui, le *premier des noirs*, avait pour le *premier des blancs*.

Le Premier Consul ne crut pas un instant pouvoir accepter des propositions qui à ses yeux équivalaient à l'abandon sans compensation de ce qu'il y avait de plus précieux dans notre empire colonial; jamais il ne put concevoir que Toussaint et ses « *Africains dorés* » fussent autre chose que de misérables sauvages! Il les endormit par de vagues proclamations jusqu'au rétablissement de la paix; alors, sans plus tarder, il entreprit de les réduire à l'obéissance, en les mettant en présence de forces tellement écrasantes qu'il leur fût impossible même de songer à résister : il espérait ainsi éviter une lutte qui, au lendemain des années pendant lesquelles les nègres avaient si vaillamment combattu

pour la France, devait fatalement garder quelque chose d'odieux pour les gens les moins prévenus.

Il ne donna pas à son beau-frère le général **Leclerc** et à l'amiral **Villaret-Joyeuse**, mis à la tête de l'expédition, moins de 35.000 hommes et de 41 vaisseaux (dont 5 espagnols et 3 bataves) ; on juge par là de l'intérêt qu'il attachait à cette affaire. Comme on l'avait prévu à Paris, les bataillons nègres furent incapables de tenir tête aux vétérans de l'armée du Rhin : après avoir une fois de plus incendié les villes du littoral, ils tentèrent quelque temps de se maintenir dans les montagnes du centre, mais ils y furent poursuivis sans pitié; un à un, les chefs firent leur soumission; Toussaint lui-même finit par reconnaître l'autorité de Leclerc.

Tout semblait fini, et pourtant les véritables difficultés n'étaient pas encore commencées. Les gens de couleur ne s'étaient soumis que par force et gardaient au cœur une haine inexpiable contre leurs oppresseurs; malgré toutes les affirmations et les promesses, ils étaient convaincus que nous n'attendions qu'une occasion pour leur retirer la liberté conquise en 1794 : le rétablissement de l'esclavage à la Martinique, à Sainte-Lucie, à Tabago et aux Mascareignes (27 avril 1802) vint leur en donner la certitude. Alors commença une guerre exaspérante d'incendies et d'assassinats, contre laquelle la supériorité d'organisation de nos troupes ne pouvait rien; l'arrestation de Toussaint, que Leclerc fit envoyer en France et qui y mourut après un an d'une dure captivité, ne priva même pas les insurgés d'un chef : sous **Dessalines**, **Christophe**, **Pétion**, des bandes de plus en plus nombreuses ne tardèrent pas à tenir la campagne. En même temps, les maladies, inévitable effet du climat sur des hommes du Nord brusquement transportés sous les tropiques, faisaient d'épouvantables ravages parmi le corps expéditionnaire : sur 26.000 hommes dont le ministre de la marine croyait disposer à Saint-Domingue, il n'y en avait pas 1.000 en état de faire campagne, à la date du 6 juin 1802; autour des rares postes qu'ils continuaient à occuper, une lutte féroce les mettait chaque jour aux prises avec les noirs, qui n'admettaient plus maintenant qu'une réconciliation fût possible

et ne songeaient qu'à exterminer les blancs; les deux partis allaient jusqu'à employer des chiens contre les fugitifs et les blessés, comme contre des bêtes fauves.

Désespéré, ne sachant que faire dans cette guerre, que rien en Europe ne lui avait permis d'imaginer, le malheureux Leclerc était mort, le 2 novembre 1802; son successeur **Rochambeau** eut bientôt à lutter, non seulement contre les nègres, mais contre les Anglais, avec qui les hostilités venaient de recommencer; pour éviter de tomber entre les mains de Dessalines, qui assiégeait le Cap avec 27.000 hommes, il se rendit le 30 novembre 1803, au commodore anglais Loring. Il ne restait plus dans l'île que deux garnisons françaises : l'une, celle du **Môle Saint-Nicolas**, réussit à s'échapper; l'autre, celle de **Santo Domingo**, que commandait le général **Ferrand**, se maintint dans la partie orientale pendant six années encore. Le 29 novembre 1803, Dessalines avait fait proclamer l'indépendance de l'île, qui avait repris son ancien nom d'**Haïti**; le 20 avril 1805, pour bien marquer que tout retour en arrière, tout rétablissement de l'ancienne amitié était à jamais impossible, le nouvel *empereur* il s'était décerné ce titre le 8 octobre 1804 ordonna la mise à mort de tous les blancs qui restaient encore dans le pays, en prisonniers ou en amis. Aucun ne fut excepté et cet effroyable massacre fut accompli de sang-froid avec des raffinements de cruauté inouïs.

Ainsi finit l'histoire de la plus belle colonie qu'eût jamais possédée la France, de celle dont l'exploitation avait fait de notre pays, au XVIII^e^ siècle, le maître incontesté du trafic des denrées coloniales et, partant, l'une des nations les plus riches du monde. Dans nos autres possessions, la force maintenait notre domination, mais cette domination était précaire, ainsi que les profits que nous pouvions en tirer, car nous n'avions cette force qu'autant qu'il plaisait à nos ennemis de nous la laisser : du jour au lendemain, nos établissements pouvaient se retrouver des postes isolés, abandonnés, aussi inutiles à notre politique qu'à notre commerce, voués à la séparation ou à l'occupation étrangère; bien plus qu'à notre administration hésitante et incertaine, passant d'une faiblesse imprudente à une brutalité coupable, comme il était naturel

que fût celle d'un peuple ignorant tout des conditions du développement colonial, c'est à cet isolement des colonies d'avec la métropole, conséquence forcée de notre abandon de la mer, qu'est dû l'anéantissement, en moins de vingt ans, de la grandeur coloniale que nous conservions encore en 1789.

CHAPITRE V

LE DUEL DE NAPOLÉON ET DE L'ANGLETERRE : LA LUTTE POUR L'EMPIRE DE LA MER.

I. Reprise des hostilités.

Fragilité de la Paix d'Amiens. — Le gouvernement anglais n'avait traité à Amiens, n'avait reconnu l'hégémonie de la France sur l'Europe que sous la menace du peuple qui hurlait famine, sous la pression des commerçants et des industriels qui réclamaient des affaires. De cette paix, ainsi conclue, on pouvait espérer du bien-être, de la richesse; il n'en pouvait sortir ni gloire, ni grandeur, ni sécurité véritable pour le Royaume-Uni. « *Tout le monde « en est content, personne n'en est fier!* » constatait le fameux anonyme des *Lettres de Junius*. Il n'était même pas vrai que tout le monde en fût content. Si la populace en délire avait dételé les chevaux du colonel Lauriston quand il était arrivé à Londres, apportant la ratification du traité, l'impression des classes dirigeantes était bien différente; hommes d'État, militaires, tous les patriotes étaient indignés, épouvantés : « *L'Angleterre est comme « une place assiégée qui a perdu tous ses ouvrages extérieurs,* » disait Grenville. « La France a certainement le pouvoir de nous détruire », répondait Windham; « espérons qu'elle n'en a pas l'intention! *« nous sommes un peuple conquis! Bonaparte est aussi bien notre « maître qu'il l'est de l'Espagne et de la Prusse!* » et tous auraient volontiers répété les paroles désespérées de Collingwood : « *La « question n'est plus de savoir si nous serons des conquérants, mais « bien de savoir si nous resterons un peuple.* »

En fait, l'Angleterre n'avait rien gardé de son ancienne influence sur le continent; rejetée, enfermée dans ses îles, elle avait vu la France constituer en face d'elle, contre elle, l'unité de l'Europe Occidentale; elle avait subi, reconnu cette situation, et voici que même à ce prix l'avenir n'était pas assuré : le traité ne fournissait aucune garantie contre les ambitions ultérieures de sa rivale. La conclusion s'imposait d'elle-même : « La guerre eût « été préférable », écrivait Ed. Cook à Castlereagh, « à une paix « qui ruinera l'Angleterre, anéantira ses finances, renversera sa « puissance sur terre et sur mer... La guerre, au contraire, main- « tiendrait notre monopole commercial, notre suprématie aux « colonies;... *trois ans de guerre nous seraient moins onéreux que « cette paix, et la France ne pourrait les soutenir, car elle n'a ni « crédit, ni finances.* »

Ainsi donc, dès le lendemain de la signature du traité, les esprits clairvoyants prévoyaient, désiraient, préparaient la reprise de la lutte. Dans ces conditions, la seule chance de durée qu'eût pu conserver la paix eût été que son application donnât satisfaction aux intérêts qui en avaient imposé la conclusion, pour qu'ils en exigeassent de même la prolongation. Par malheur, si la pensée des ministres anglais avait bien été d'assurer à leur pays ces satisfactions que l'opinion réclamait, ils n'avaient été ni assez habiles, ni assez forts pour traduire ces intentions en stipulations précises : dans leur désir d'arriver à un accord quand même, ils avaient laissé les négociations se restreindre aux articles indispensables, le reste demeurant imprécis, abandonné à l'imprévu. Loin de constituer une liquidation franche et complète des questions qui avaient rendu la paix si longtemps impossible, ce traité n'était qu'un accord artificiel, presque qu'un accord apparent, fondé sur des silences et des ambiguïtés; rien n'y était convenu d'une façon ferme et nette sur les relations futures des deux pays, sur les colonies, voire sur le statut territorial de l'Europe; on a pu dire que c'était « comme un armistice où les positions « respectives ne sont déterminées que sur le front des deux « armées et sur les points de contact immédiats ».

Or la cause principale de l'ardeur avec laquelle les industriels

anglais s'étaient prononcés pour le rétablissement des relations pacifiques entre les deux pays était l'espoir qu'ainsi se rouvrirait à eux le riche marché français, qu'ils verraient se renouveler les heureux effets du traité de 1786. Aussi leur déconvenue fut-elle grande quand ils s'aperçurent que telles ne devaient aucunement être les conséquences de la cessation des hostilités.

En effet, l'état de guerre était loin d'être la seule cause de la fermeture de nos frontières aux marchandises étrangères. Dès le début de la Révolution, la tendance invétérée des Français au protectionnisme, leur antipathie contre les conceptions libérales du dernier ministère de la monarchie s'étaient manifestées par le vote du lourd tarif douanier de 1791. Puis, la guerre et l'exaltation révolutionnaire aidant, vinrent toute une série de dispositions législatives de plus en plus rigoureuses, destinées à rendre le marché français plus inabordable au négoce britannique qu'il n'avait jamais été : ce furent successivement la dénonciation du traité de 1786 (12 janvier 1793), l'abrogation générale de tous les traités de commerce (1er mars 1793), le vote de l'**Acte de Navigation** (20 septembre 1793), qui réservait au pavillon français le trafic de port français à port français et rétablissait le droit de cinquante sous par tonneau, l'**interdiction** absolue d'introduire dans les territoires occupés par nous (9 octobre 1793), puis celle de **posséder** (31 octobre 1796) des marchandises de provenance anglaise.

Ni explicitement, ni implicitement, le traité d'Amiens ne supprimait aucune de ces interdictions, et nos voisins ne tardèrent pas à s'apercevoir qu'après comme avant, il leur était impossible d'envoyer en France une cargaison ou un navire, sans des autorisations, dont le gouvernement français n'était pas disposé à se montrer prodigue. Quand le cabinet de Londres s'avisa de solliciter à Paris, « *non pas un traité de commerce, chose que l'on* « *savait ne pouvoir se faire, mais quelques facilités partielles*, non « pour ouvrir un nouveau marché à nos manufactures, mais « pour intéresser des classes nombreuses à la conservation de la « paix », il se heurta à une fin de non-recevoir absolue.

Ce fut, pour la nation anglaise tout entière, une cruelle déception ; elle commença vite à se dégoûter de ce traité qu'elle avait

accueilli avec tant d'enthousiasme; elle allait fatalement lui devenir hostile quand elle s'apercevrait que cette paix qui ne lui servait à rien était au contraire, pour ses rivaux, le point de départ d'une grandeur nouvelle, quand elle comprendrait que le premier résultat de la suspension de la lutte à main armée était, non pas de rouvrir le continent aux marchandises britanniques, mais de rouvrir les océans au pavillon français.

Résurrection de l'activité maritime et coloniale de la France. — Pour le Premier Consul, en effet, et pour tous les Français, la paix d'Amiens n'était qu'une première étape : la « **Grande Nation** » était appelée à grandir encore, à régénérer, à dominer l'Univers, et tous les moyens devaient concourir à cet objet grandiose; « *après la guerre irrésistible allait venir la paix formidable* ». (Sorel).

Napoléon Bonaparte, qui donnait alors tous ses soins à se présenter au monde comme le chef d'un gouvernement pacifique et réparateur, comme le restaurateur universel de la prospérité et du bonheur publics, ne désirait aucunement une reprise immédiate des hostilités. Il estimait qu'au sortir de la crise la plus terrible que jamais aucune nation eût traversée, la France avait besoin de se recueillir, de panser ses glorieuses blessures, de se refaire des forces nouvelles; il faisait le plus grand cas des facteurs économiques de la vie nationale, sans lesquels la puissance militaire elle-même ne pourrait pas exister, et son programme de gouvernement comportait avant tout la résurrection de toutes les énergies vitales, de toutes les facultés productrices de notre pays; le souci de son armée ne lui a jamais fait négliger les intérêts de l'agriculture, et l'état du commerce, intérieur et extérieur lui a toujours paru un des signes les plus certains de la richesse et de la puissance d'un État.

Or, de ce côté, la situation de la France était des plus alarmantes; pendant dix ans, ce pays n'avait songé qu'à fonder sa liberté, à défendre ses frontières et à subjuguer l'Europe; privé de toute communication avec le reste du monde, il avait vécu sur soi-même et presque cessé d'exister comme puissance commerçante;

le chiffre de nos échanges, qui avait un instant dépassé le milliard, était tombé à 596 millions pour l'an VIII (1800-1801); même pour l'an IX, nous ne pûmes dépasser 722 millions, malgré le rétablissement de la paix générale. Nos ports étaient déserts et nos colonies, vivant de leur vie propre, n'ayant conservé aucun lien avec la métropole, étaient pratiquement perdues pour nous.

Il fallait trouver des remèdes à toutes ces misères; déjà le rétablissement de l'ordre et de la sécurité avait réveillé à peu près partout le travail et l'activité; la circulation, favorisée par d'immenses travaux de viabilité, prenait une intensité toute nouvelle; conseillée par des hommes comme **Chaptal** et **Berthollet**, l'administration prodiguait ses encouragements aux industriels, et des usines, copiées sur les manufactures anglaises, commençaient à s'élever; dans les **Expositions**, dans les **Concours**, l'ingéniosité de nos inventeurs s'affirmait chaque jour, et permettait d'espérer que notre industrie ne tarderait pas à égaler celles de nos rivaux, pourvu qu'une protection intelligente lui permît de rattraper le temps perdu. Cette protection, le Premier Consul, comme presque tous les hommes d'État de jadis, ne concevait pas qu'elle pût exister sous une autre forme que celle de lois douanières restrictives, épargnant totalement à nos manufactures la concurrence de l'étranger. Le maintien, le renforcement des barrières fiscales dont la Constituante et la Convention avaient entouré notre pays devait donc lui apparaître comme le premier de ses devoirs, et rien ne permettait aux Anglais d'espérer qu'un jour viendrait où leurs filateurs, leurs tisseurs, leurs métallurgistes recouvreraient l'approvisionnement des consommateurs français.

Cette situation était encore aggravée par ce fait que le marché ainsi réservé, monopolisé pour l'industrie française, comprenait maintenant toute la Belgique, toute la vallée du Rhin, c'est-à-dire des pays que l'industrie anglaise s'était habituée depuis cent cinquante ans à exploiter comme son domaine propre; et rien ne faisait prévoir que le mal dût s'arrêter là! Si, par la pacification générale, l'Angleterre avait cru faire la part du feu, et opposer du moins des limites infranchissables aux velléités

ultérieures d'expansion de la France, les événements montrèrent vite combien grande avait été son erreur. La paix, telle que la concevait Bonaparte, méritait, à plus juste titre encore que celle de Louis XIV, le nom de « paix rongeante et envahissante » : avant même l'échange des ratifications, la République Cisalpine était devenue la **République Italienne** (26 janvier 1802), et avait appelé à la présidence le chef même du gouvernement français, union personnelle qui dissimulait mal une véritable sujétion; une nouvelle occupation du **Piémont** (septembre 1802) n'allait pas tarder à compléter cette mainmise de la France sur l'Italie du Nord. Presque en même temps, l'annexion du **Valais**, l'**Acte de Médiation de la Confédération Helvétique** avaient fait entrer les pays suisses, à leur tour, dans le système français. Enfin toute une série de révolutions, de coups d'État, d'interventions avaient encore resserré les liens qui unissaient la **République Batave** à sa grande voisine du Midi; désormais, des garnisons françaises étaient installées en permanence à **Flessingue** et dans plusieurs autres places. Ces derniers événements, surtout, firent une sensation énorme en Angleterre : le principe fondamental de la politique britannique depuis des siècles était qu'aucune puissance de premier ordre ne devait être admise à dominer sur les rives de la Mer du Nord et sur l'embouchure du Rhin : après dix ans de guerre, il avait fallu souffrir l'établissement des Français dans les provinces belgiques; voici qu'ils allaient y joindre les Pays-Bas tout entiers, **Rotterdam**, **le Texel**, **Emden** peut-être! Corbett a pu dire que c'était de cette annexion déguisée qu'était sortie la guerre, et non des événements extérieurs qui en apparence, en provoquèrent l'explosion.

Si du moins l'ambition française s'était limitée à l'Europe! « *Il nous est impossible de vous nuire essentiellement* », admettait le conciliant Hawkesbury : « *vous êtes destinés à être sur le continent « la puissance prépondérante, comme nous le sommes sur mer!* » Mais le Premier Consul n'était aucunement disposé à accepter cette sorte de partage du globe; l'univers entier ne lui paraissait pas trop grand pour notre activité. Même au delà des océans, à défaut des marchés libres, sur lesquels nous n'aurions pas été

capables de tenir tête à nos concurrents, nous devions avoir des territoires à nous, véritables prolongements du marché métropolitain, des *colonies*. On a vu avec quelle impatience, au lendemain même de la paix d'Amiens, Bonaparte avait organisé la reprise de possession de nos domaines extra-européens : l'immensité des forces mises en mouvement, plus de cinquante mille hommes envoyés au delà de l'Atlantique, pour recouvrer un pays dont l'étendue n'égalait pas celle de cinq départements français! montre le prix qu'il attachait à ces établissements. Aussi bien ce que nous possédions ne lui suffisait-il pas, et rêvait-il la constitution d'un empire colonial nouveau pour remplacer celui que nous avions perdu sous Louis XV : au risque de nous faire des ennemis irréconciliables de nos anciens amis des États-Unis, il se faisait rétrocéder la **Louisiane** par l'Espagne, moyennant l'élévation d'un infant au trône éphémère d'Étrurie ; il envoyait le général **Decaen** aux Indes, avec des instructions qui nous reportaient au temps de Dupleix, l'ancien conventionnel **Cavaignac** à Mascate, pour nouer des relations avec les chefs arabes, le capitaine **Baudin** en Australie, sous un prétexte d'exploration scientifique qui dissimulait à peine son desir de constituer un établissement sur ce continent nouveau.

En même temps, avec la même hâte, il s'empressait de nous rendre cette marine sans laquelle, comme avait dit Barrère, il ne pouvait y avoir ni colonies, ni commerce ; que la paix durât seulement quelques années, et la France redevenait une puissance navale plus formidable que sous Louis XVI : tout le fruit de dix années de guerre allait être perdu pour l'Angleterre !

Préliminaires de la guerre. Nouvelle rupture. — Ce pays, déjà fort indisposé par le non-rétablissement des relations commerciales, n'avait pas vu sans inquiétude cette résurrection de nos ambitions et de notre activité maritime ; quand, sous prétexte de réprimer les prétentions de Saint-Domingue à l'indépendance, la France mit en mer la presque totalité de ses forces navales, cette inquiétude commença à devenir de la frayeur ; les rapports qui venaient du continent, l'écho de nos incessants empiètements

achevèrent de désabuser les derniers amis de la paix et l'on se réaccoutuma peu à peu à considérer la politique de conciliation comme une erreur, comme une trahison, à croire qu'il ne pouvait y avoir de paix possible avec une nation vouée aux agressions indéfinies et à la conquête éternelle. Puisque la guerre était inévitable, ne valait-il pas mieux l'avoir avant que la France fût prête, alors que l'on avait encore l'inappréciable supériorité navale qui n'avait cessé de s'affirmer au cours des dernières campagnes? En quelques mois, la diplomatie anglaise se fit de prévenante et conciliante, arrogante, provocante, agressive à son tour : toute la nation se rallia à l'idée d'une **guerre préventive**, nécessaire au salut de la patrie, et la faible opposition qui avait encore persisté au cours de la période précédente à protester contre la guerre cessa même d'exister; quand vint l'heure des résolutions décisives, ce fut par 367 voix contre 67 que la Chambre des Communes approuva la déclaration de guerre ; l'un des plus acharnés parmi les anciens adversaires **irréductibles** de Pitt, lord Grey, s'était fait l'apologiste de la politique belliqueuse.

Ce furent les affaires de la Méditerranée qui firent définitivement entrer la crise dans une phase aiguë : depuis plus d'un siècle l'Angleterre s'était habituée à avoir dans cette mer une situation prépondérante, économique et politique ; un instant, en 1797, elle avait semblé y renoncer, mais Aboukir lui avait rendu son ancienne suprématie, et elle s'était reprise à considérer la maîtrise de ces eaux lointaines comme d'autant plus indispensable à son empire, que leur influence sur la domination et l'exploitation des Indes, jusque-là méconnue, lui était apparue dans son vrai jour.

Or, Bonaparte ne pouvait à aucun degré admettre de telles prétentions : « *La Méditerranée* », déclarait-il, « *appartient à la France* « *et à l'Espagne par leur position topographique* » ; il était décidé à n'y tolérer l'établissement d'aucune autre puissance, et, s'il avait traité aussi vite, dès que la capitulation d'Alexandrie lui avait enlevé tout espoir de conserver l'Égypte, c'était pour empêcher l'Angleterre de profiter de sa victoire pour s'y installer à demeure. Mais lui-même n'avait rien abdiqué de ses ambitions

de 1797 : il refusait d'évacuer la Toscane, pour que **Livourne** ne redevînt pas un entrepôt anglais, il s'obstinait à maintenir des troupes dans le sud du royaume de Naples et à **Ancône**, pour remplacer les Iles Ioniennes que les Russes continuaient à occuper : il renforçait la garnison de la Corse, faisait même étudier un projet de conquête de la Régence d'Alger ; enfin, dès qu'il le pouvait, il revenait à ses visées sur l'Orient, et l'envoi des généraux **Brune** et **Sébastiani** dans le Levant, en août 1802, était visiblement destiné à préparer une reprise de la politique séculaire de la France dans ces régions, ou plutôt un recommencement de la tentative avortée quatre ans plus tôt. En six mois, Sébastiani, sous couleur d'une mission commerciale, parcourait la Syrie et l'Égypte, renouait partout de précieuses relations, et dès son retour, en janvier 1803, le *Moniteur* publiait son rapport, dont la conclusion, assez inattendue sous la plume d'un agent commercial, était que les circonstances semblaient des plus favorables à une nouvelle conquête de l'Égypte, et que 6.000 Français suffiraient à mener à bien cette grande entreprise.

La publicité donnée à ce rapport, inopportune au point que l'on a voulu y voir une provocation, alors qu'elle ne constituait sans doute qu'un véritable bluff diplomatique, produisit une sensation énorme en Angleterre. Immédiatement, le gouvernement anglais, d'accord avec l'opinion, décida qu'il y avait lieu de prendre des précautions contre l'ambition qui se démasquait aussi imprudemment. Le traité d'Amiens avait prévu que, dans un délai de quatre mois après l'échange des ratifications, l'île de **Malte** serait remise aux troupes napolitaines, en attendant que l'on pût en organiser la reprise de possession par l'ordre de Saint-Jean : dès le 9 février, l'ambassadeur d'Angleterre à Paris, lord **Whitworth**, était prévenu par son gouvernement que la garnison serait maintenue, jusqu'au jour où l'on estimerait qu'elle pourrait être retirée sans danger pour l'Égypte et pour la Syrie. Ce fut en vain que Bonaparte eut recours à ses procédés habituels d'intimidation, menaça, fit une scène violente à Whitworth (18 février) ; pas un soldat ne quitta la forteresse, et le représentant du Grand-Maître, chargé de réclamer la remise

de l'île, dut se retirer sans avoir rien obtenu. Le 8 mars, les milices anglaises étaient mises sur le pied de guerre.

La France réclama alors l'exécution du traité d'Amiens, dont l'évacuation était une des clauses primordiales; l'Angleterre répondit en demandant que toutes choses fussent remises au point où elles étaient lors de la signature des préliminaires, c'est-à-dire le retrait des troupes françaises qui occupaient le Piémont, le Valais, la Suisse, la Hollande (15 mars); comme extrême concession, elle remit, le 26 mars, un ultimatum se contentant de l'évacuation de la Hollande, mais n'accordant le retrait de la garnison de Malte que dans dix ans, quand on aurait pu organiser, pour remplacer cette place, une forteresse et une station navale dans l'île de **Lampedouse**. De cette façon, l'Angleterre restait une puissance méditerranéenne, et empêchait la France de prendre pied en Égypte, ce à quoi elle tenait par-dessus tout.

L'accord était désormais impossible. L'Angleterre le savait, et activait ses armements. Bonaparte, il est vrai, surpris par des événements qu'il n'avait pas voulu si prompts, tentait encore de reprendre la conversation, proposait, le 4 mai, de remettre la question à l'arbitrage des puissances neutres et de confier, en attendant, Malte à l'empereur de Russie, finissait même par accepter, le 13, de laisser cette île à l'Angleterre pour dix ans, pourvu qu'on lui permît de conserver pendant le même temps des garnisons françaises à Tarente et à Otrante; ces concessions du dernier moment ne servaient qu'à permettre au gouvernement anglais de nous convaincre de mauvaise foi, de montrer au public et à l'univers que ce qui préoccupait le Premier Consul n'était aucunement l'exécution du traité, mais l'accomplissement de ses projets de domination méditerranéenne et orientale. En dépit de tous les efforts, le cabinet britannique précipitait les événements, que la France eût voulu retarder : le 13 mai, lord Whitworth quittait Compiègne; le 16, notre ambassadeur à Londres, le général Andréossy, recevait notification de la déclaration de guerre, et, le 18, les premiers coups de canon étaient échangés en baie d'Audierne, entre la goélette la *Doris* et le lougre l'*Affronteur*.

II. Les projets de débarquement et la Campagne de 1805.

État de la marine française. — Presque jusqu'à la dernière heure, le Premier Consul avait cru qu'il maintiendrait la paix, nécessaire à l'exécution de ses vastes desseins ; en janvier encore, les instructions qu'il remettait au général Decaen partant pour l'Inde ne prévoyaient la reprise des hostilités que pour l'automne de 1804. Le ministère anglais avait devancé ses combinaisons de quinze mois! C'était un premier succès, et un succès capital, pour nos adversaires, qui nous surprenaient en pleine période de préparation et de réorganisation.

Car l'œuvre commencée en 1800, lors de l'établissement du Consulat, était à peine ébauchée : malgré leur incontestable mérite, et la rapidité avec laquelle tout se faisait alors, les ministres qui avaient assumé cette tâche, l'ingénieur **Forfait** et l'amiral **Decrès**, n'avaient pu la mener à terme en si peu de temps, même secondés par des auxiliaires comme Fleurieu, Sané, Ganteaume, Truguet, même poussés par l'impérieuse et lucide volonté du Maître.

Ils avaient eu du moins la fortune de pouvoir imposer à la marine, après tant de tentatives désordonnées et contradictoires, une organisation simple et logique, profitant de l'expérience des temps passés pour éviter leurs erreurs, et permettant d'en tirer une efficacité maxima; c'était l'œuvre du Conseil d'État, mais elle portait la marque du génie pratique du Premier Consul, qui en avait dirigé l'élaboration, d'après le programme clair et précis que lui avait fourni Forfait : « *Le moins d'employés pos-* « *sible ; — la plus grande économie dans les travaux, la plus grande* « *rapidité dans l'exécution des ordres ; — fixer le genre d'autorité, de* « *travail qui convient aux employés civils ; — aux militaires la plé-* « *nitude des fonctions qu'il est nécessaire de leur laisser, mais qu'ils* « *se mêlent le moins possible des détails de la comptabilité.* » Ces principes avaient déterminé toute l'organisation administrative : à Paris, des bureaux, peu nombreux, tout-puissants, n'ayant qu'à

donner la direction centrale, et à coordonner les efforts; sur les forces navales, de simples **agents comptables**, subalternes sans initiative et sans prestige, incapables de contrarier l'autorité du commandement; toute l'activité administrative et technique concentrée dans les grands ports, qui étaient en même temps les chefs-lieux des **arrondissements maritimes** : Le Havre (plus tard Cherbourg), Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, Anvers (on y ajouta, par la suite, Boulogne, Gênes, Venise, le Texel, etc...); dans chacun de ces grands établissements, un chef unique, responsable, supérieur à tous, militaires et civils, décidant de tout, ayant seul la correspondance avec le ministre, le **préfet maritime**.

C'était une application du principe de la concentration des pouvoirs, et, dans une certaine mesure, un retour à la tradition d'avant la Révolution; mais c'était plus et mieux : dans la pensée du Premier Consul, ce personnage sur qui tout reposait ne devait être ni un simple chef d'administration, ni la manière de délégué suprême du commandement militaire, qu'avait été le commandant de jadis : étranger à toutes les influences d'origine, à tous les préjugés de coterie, il n'était que le fondé de pouvoirs du gouvernement, qui le nommait à sa guise, sans être astreint à aucune autre considération qu'à celle du bien du service (Bonaparte avait formellement repoussé le projet du Conseil d'État qui réservait ces fonctions aux militaires) : bien plus qu'aux intendants ou aux commandants, ces tout-puissants personnages ressemblaient à leurs prédécesseurs immédiats, les représentants en mission, ou à leur homonymes, les préfets des départements.

Quoi qu'il en soit, cette organisation, mise en vigueur, le 20 juillet 1800, malgré les résistances des intéressés, surtout des administrateurs, ne tarda pas à produire des résultats étonnants et, tout d'abord, mit fin pour jamais aux néfastes discordes de l'épée et de la plume : que ce fussent des amiraux, comme **Vence** (Toulon), **Martin** (Rochefort), **Nielly** (Lorient), des officiers retirés, comme **Caffarelli** (Brest) ou **Bonnefous** (Boulogne), des administrateurs civils, comme **Redon de Beaupréau** (Le Havre) ou **Malouet** (An-

vers), les préfets maritimes furent uniquement des serviteurs de l'État, des hommes d'action et d'exécution, et, sous leur énergique impulsion, l'ordre, la discipline, le travail reparurent partout ; des travaux considérables furent entrepris, on reconstitua les approvisionnements, on mit en chantiers, d'un seul coup, 30 vaisseaux de ligne. Par malheur, tout cela était à peine commencé quand éclata la guerre : en mai 1803 comme en mars 1802, la France pouvait au plus disposer d'une quarantaine de vaisseaux, survivants des guerres révolutionnaires et de la marine de Louis XVI; beaucoup étaient en mauvais état et le matériel d'armement, en grande partie, manquait.

La disette de personnel, surtout, était extrême ; l'**Inscription Maritime** subsistait telle que l'avait faite la Révolution, mais ses rôles étaient vides et il ne fallait pas compter sur elle pour nous fournir les équipages dont nous avions besoin. On avait incorporé en masse dans la marine, pour les suppléer, des hommes de la conscription ; mais ils n'étaient bons qu'à faire nombre ; pour les exercer, on avait multiplié les armements, les expéditions lointaines : les plus clairs résultats en étaient qu'une effroyable mortalité avait décimé les équipages, et qu'une partie considérable de nos forces allait se trouver indisponible, éloignée des eaux européennes, au moment où nous en avions un besoin urgent : lors de la déclaration de guerre, le ministre de la marine avouait qu'il ne pouvait ordonner l'armement que de 30 vaisseaux, 20 à Brest, 3 à Rochefort, 7 à Toulon ; nos ressources réelles étaient plus minimes encore : en juin, 13 vaisseaux, à peine, étaient en état de prendre la mer ; on en promettait 32 pour l'automne, 56 pour la fin de 1804 seulement.

Le manque de chefs était plus douloureux encore. Une dernière fois, en septembre 1800, on avait recomposé le corps de la marine ; par centaines, on avait renvoyé les vieillis, les tarés, les insuffisants : on avait rappelé à l'activité, sans distinction, tous ceux que l'on avait jugés capables de rendre des services, sans craindre de confier des postes importants à des hommes qui s'étaient compromis par leurs opinions et leurs actes royalistes ou contre-révolutionnaires, comme **Rosily, Missiessy, Magon**. Mais, le souvenir de notre mau-

vaise fortune n'en continuait pas moins à peser lourdement sur nos amiraux : aucun n'inspirait confiance au pays, ni à la marine, aucun non plus n'avait confiance dans les états-majors et dans les équipages qu'il était chargé de mener au combat.

La marine anglaise, elle aussi, traversait une crise : à la fin de la guerre précédente, l'opinion, indignée des vices que certains incidents avaient mis en lumière, avait réclamé une réforme, et le grand réorganisateur, le glorieux **Jervis**, avait été appelé à l'Amirauté; mais la direction de cet organisme compliqué qu'est un département ministériel demande d'autres méthodes, d'autres qualités que le commandement et l'entraînement d'une escadre, et le vainqueur de Saint-Vincent n'avait pas tardé à se trouver débordé par cette tâche nouvelle. Ses procédés autoritaires avaient mécontenté le personnel, civil et militaire, et excité une agitation qui avait fortement diminué le rendement des arsenaux; au lendemain d'une guerre de dix ans, on n'avait pu pousser comme il aurait fallu les travaux nécessaires, et l'on allait être obligé d'envoyer à l'ennemi des vaisseaux grossièrement réparés, à peine capables, parfois, de tenir la mer. La révélation de ces faits avait excité la colère du public, et les **Commissions d'enquête parlementaires**, se succédant à de très courts intervalles, entretenaient une inquiétude qui était loin d'être favorable à la marche des affaires. Enfin le ministère Addington, auquel appartenait lord Saint-Vincent, était suspect aux yeux des patriotes de faiblesse et même de trahison, et, par contre-coup, le Premier Lord de l'Amirauté n'avait pas l'autorité, ne rencontrait pas la confiance qui auraient été si nécessaires dans ces redoutables circonstances.

Mais ces causes d'une faiblesse à laquelle on allait d'ailleurs rapidement porter remède étaient loin d'atteindre les principes mêmes de la puissance navale de l'Angleterre; ce pays conservait la formidable flotte qui lui avait permis de soutenir la guerre précédente : loin de la diminuer, dix années de combats l'avaient accrue et renforcée; on disait que le Royaume-Uni pouvait disposer de plus de deux cents vaisseaux de ligne; pour les monter, il avait les plus admirables équipages, formés et entraînés par

les longues campagnes que l'on sait; la paix était encore de trop fraîche date pour qu'ils eussent eu le temps de se disperser et d'oublier leur métier, et, sans peine, on les retrouva à leur poste, au premier appel : avant le commencement de 1804, l'Amirauté avait levé 140.000 hommes! et surtout, l'Angleterre entrait dans cette lutte convaincue que l'une des deux nations devait succomber et cesser d'être une puissance maritime, résolue à tout pour assurer sa richesse, sa grandeur, son existence; au lieu des hésitations, des lésineries qui avaient tant de fois paralysé l'énergie des amiraux, on jeta du premier coup les millions sans compter, et la mobilisation s'opéra avec une rapidité foudroyante. En trois mois, on avait armé 101 vaisseaux, et 125 frégates : moins d'un an après, 189 vaisseaux, 226 frégates, 274 sloops ! Dès les premiers jours, les flottes anglaises avaient pris l'offensive : la guerre avait été déclarée le 16 mai; le 17, **Cornwallis**, de nouveau à la tête des forces navales de l'Océan, appareillait pour aller reprendre devant Brest sa rigoureuse faction, à peine interrompue quinze mois; trois jours après, **Nelson**, à son tour, partait, pour la Méditerranée. Avant même qu'on eût commencé à les armer, nos escadres étaient bloquées, annihilées. L'idée de disputer la maîtrise de la mer aux Anglais apparaissait comme si irréalisable, si folle, que le Premier Consul lui-même y renonçait pour le moment : sentant que les colonies ne pouvaient compter pour se défendre que sur leurs propres forces, et que tout ce que l'on tenterait pour les secourir ne servirait qu'à procurer de faciles triomphes à nos adversaires, il s'était résigné à sacrifier momentanément ses rêves d'expansion lointaine, et, le 30 avril, il avait vendu aux États-Unis, moyennant 80 millions, la **Louisiane**, que les Anglais devaient ainsi renoncer à occuper. La facilité avec laquelle ceux-ci s'emparaient en quelques semaines de **Sainte-Lucie**, de **Tabago**, de **Saint-Pierre et Miquelon**, de la **Guyane Hollandaise** montra combien cette décision, qui dut tant lui coûter, était nécessaire.

La Flottille de Boulogne. — Sur terre, par contre, la supériorité des Français était écrasante, absolue : pas une des puissances du

continent n'avait osé bouger; en trois semaines, sans rencontrer de résistance, le corps d'armée de Mortier avait occupé le Hanovre jusqu'à l'Elbe; du Danemark à l'Adriatique, aucun port, sauf Gibraltar, ne restait ouvert aux navires de guerre anglais. Mais tout cela ne fournissait pas une solution : en fait, la France restait aussi incapable d'imposer sa volonté à l'Angleterre que celle-ci l'était de nous réduire à lui céder.

Car le ministère britannique, très vite, avait dû constater, lui aussi, son impuissance : sans alliés, sans armées, une nation de quinze millions d'hommes ne pouvait en envahir une de quarante-cinq millions; quant au mal que nous infligeait la flotte ennemie, il était pratiquement nul : en trois mois, des milliers de boulets lancés sur toutes les villes de la côte, de Calais à Granville, firent pour 45.000 francs de dégâts!

Et pourtant il ne fallait pas songer à un accord : en juin encore, le Premier Consul avait fait appel aux bons offices de l'empereur de Russie, offert de l'installer à Malte, proposé de tolérer les Anglais à la Lampedouze; il leur aurait cédé Malte! Tout fut vain : les Anglais ne desiraient pas une paix qui nous eût laissés maîtres du continent, en position d'aspirer à l'Empire des mers; quant au czar, il aurait voulu que la France l'introduisît dans la Méditerranée, lui livrât l'empire ottoman : Bonaparte qui, à la même époque, songeait plus que jamais à l'Orient, entrait en relations avec les Maniotes, préparait l'occupation de Cattaro, n'y pouvait consentir : de ce côté aussi, on allait à une rupture.

En France, d'ailleurs, la guerre était populaire : on voulait en finir avec l'éternelle ennemie qui depuis deux siècles se trouvait toujours en face de nous; les particuliers, les villes avaient donné de l'argent, avec enthousiasme : en quelques jours, on eut quarante millions de ressources extraordinaires. On avait d'ailleurs confiance dans le succès final; avec un chef comme le Premier Consul, avec une armée comme l'armée française, cette guerre allait être une guerre décisive; on ne s'amuserait plus à des opérations de détail, à des diversions lointaines; on frapperait au cœur, et l'on irait à Londres dicter à nos adversaires la loi commune des peuples et des rois. C'était la seule guerre digne de la

France et de Bonaparte : l'arrêté du 2 décembre 1803, qui transformait en une **Armée d'Angleterre**, destinée à devenir bientôt la **Grande Armée**, les troupes réunies depuis mai dans les camps du Nord, était bien l'expression du sentiment de la nation entière.

Mais la constitution de cette armée demeurait une menace vaine, tant que nous restions privés des moyens de la mettre à même de combattre et de vaincre, et tout d'abord de passer la Manche. Il n'y avait à compter ni sur notre flotte de guerre, ni sur notre marine marchande. Une solution seule se présentait, s'imposait au Premier Consul, s'il voulait agir, ou avoir l'air d'agir, immédiatement; l'opinion publique, unanime, l'indiquait, et personne ne fut surpris quand on vit le gouvernement revenir au projet de traverser la Manche avec une flottille de petits bâtiments, comme on avait déjà proposé de le faire en 1797 et en 1801. A partir du mois de juillet, les arrêtés se succédèrent, ordonnant la mise en état des navires de ce genre qui existaient encore, la construction de nouvelles unités, tous les préparatifs nécessaires à l'exécution de ce grand dessein.

L'entreprise prit aussitôt des proportions colossales : partout où se trouvaient des matériaux et des ouvriers, on se mit à fabriquer par douzaines ces **bateaux plats**, auxquels l'ingénieur Forfait donna alors leurs caractères définitifs; les chantiers de tous les ports, depuis le Texel jusqu'à Bayonne, décuplèrent d'un coup leur activité; partout où ce fut possible, on en improvisa de nouveaux, sous la direction d'élèves de l'École Polytechnique, qu'un mois de stage dans les arsenaux avait transformés en ingénieurs des constructions navales; on construisait avec fureur à Paris, à Saint-Germain, à Compiègne, voire à Colmar et à Strasbourg; les départements, les villes, les particuliers rivalisaient de zèle et de générosité : ceux qui ne pouvaient donner des vaisseaux, votaient des chaloupes, ceux qui ne pouvaient offrir des bâtiments proposaient des canons, des voiles, des cordages, des vivres. A peine achevés, on dirigeait ces navires, par les canaux et les rivières, sur les embouchures des fleuves ; puis on les acheminait le long des côtes, sous la protection des batteries du littoral, sur le grand centre de rassemblement, qui avait été établi à **Boulogne**. Là,

dans l'estuaire de la Liane, et dans un immense bassin demi-circulaire creusé en quelques mois, ainsi que dans d'autres ports aménagés à proximité, **Étaples**, **Wimereux**, **Wissant**, **Montreuil**, **Ambleteuse**, et, plus au nord, **Calais**, **Gravelines**, **Dunkerque**, **Nieuport**, **Ostende**, **Flessingue**, on les entassait par neuf ou dix rangs d'épaisseur, défendus contre les coups de l'ennemi par des batteries qui, à Boulogne seulement, comptèrent jusqu'à 500 pièces de canon.

Sous la direction intelligente de **Bruix**, créé **amiral de la flottille**, on complétait l'organisation de cette force navale, on répartissait les bâtiments en **sections**, **divisions**, **escadrilles**, affectées chacune spécialement au transport d'une unité déterminée de l'armée, on dressait les marins, les soldats des équipages à manœuvrer ensemble, on exerçait les troupes à embarquer et à débarquer avec ordre et célérité. Un certain nombre de navires restaient embossés sur les plages, et appareillaient de temps à autre, aussi bien pour se donner de l'air et inspirer de l'aplomb aux hommes que pour tenir en haleine la croisière anglaise; les engagements étaient fréquents, et des capitaines comme le Hollandais **Verhuell**, les Français **Magon**, **Hamelin**, **Le Coat Saint-Haouen** y accomplirent de véritables actions d'éclat; on vit des divisions de chaloupes contraindre des frégates à la retraite, et franchir de vive force des passages rudement disputés; des deux côtés du détroit on dut s'accoutumer à reconnaître une réelle puissance militaire à ces « *coquilles de noix* » dont on avait d'abord affecté de se moquer.

A part quelques **prames**, corvettes d'un modèle spécial, à la formidable artillerie de 12 pièces de 24, la flottille se composait de **chaloupes canonnières** et de **bateaux canonniers**, petits navires de 20 à 25 mètres de long, gréés **en brigs** ou en **lougres**, portant 2 ou 4 canons de 12 ou de 24 et capables de contenir une compagnie d'infanterie, — et de **péniches** et de **caïques**, simples embarcations, non pontées, marchant surtout à la rame et ne tirant guère plus de un mètre à un mètre cinquante. On s'était efforcé de construire ces bâtiments avec des fonds plats et robustes, de façon qu'ils puissent s'échouer à proximité des plages, où les troupes prendraient terre sous la protection de leurs canons, sans qu'il fût besoin de quais ni de matériel de débarquement. On préten-

dait avoir ainsi créé une sorte de flotte à double fin, capable à la fois de transporter une armée et de se frayer un passage par ses propres forces, si l'ennemi tentait de s'opposer à l'opération. Grâce à la facilité de manœuvre que leur donnaient leurs avirons, grâce à leurs canons de gros calibre tirant à fleur d'eau, les navires de la flottille, se réunissant à vingt ou cent contre un, seraient de redoutables adversaires, même pour des vaisseaux de ligne, déclaraient les adeptes de ce genre de guerre; au reste, y aurait-il même besoin de combattre? ne pourrait-on profiter pour tenter l'aventure d'une journée de calme, qui enlèverait aux grands bâtiments de l'ennemi toute possibilité de manœuvrer? d'une nuit sans lune, qui permettrait de passer par surprise? des mauvais temps de l'hiver, qui forceraient les escadres de haut bord à évacuer la Manche et le Pas de Calais, à laisser le champ libre à leurs minuscules antagonistes?

Les marins n'en croyaient rien, et n'avaient pas assez de sarcasmes pour les arguments de leurs adversaires, « *idées mons-* « *trueuses, paradoxes absurdes, conceptions aussi fausses que désas-* « *treuses* », disait Decrès; il n'en était pas moins certain que la plus vive inquiétude régnait sur les côtes d'Angleterre. Des paniques lamentables et ridicules, à Torbay, à Hull, jusqu'en Écosse, vinrent montrer combien cette terreur de l'invasion hantait les populations. En hâte, on avait fortifié le littoral, élevé des tours armées de canons, constitué des camps sur les points de descente possibles. En décembre 1803, soldats, miliciens, volontaires, il y avait près de 700.000 hommes en armes sur le sol de la Grande-Bretagne! à part les réguliers, la valeur en était d'ailleurs extrêmement médiocre, et l'on ne se faisait pas d'illusions sur les services que l'on pouvait attendre d'eux. On avait plus de confiance dans les navires, et, si l'on eût cédé aux exigences de l'opinion publique apeurée, il n'est pas une échancrure de la côte où l'on n'aurait installé une division de canonnières pour faire face à celles des Français : en quelques mois, il n'y eut pas moins de 700 de ces petits bâtiments échelonnés sur le littoral, de Leith à Glasgow.

Par bonheur pour l'Angleterre, l'Amirauté refusa de faire sien

ce système de *vieilles dames*, comme disait Jervis, et préféra réserver ses ressources en hommes et en argent pour la flotte de haute mer, qui pouvait assurer le salut de la Grande-Bretagne, en *reportant sa première ligne de défense sur les côtes mêmes de son adversaire*. Le plan adopté ne pouvait pas être autre que celui auquel avait conduit l'expérience de la dernière guerre : devant chaque port français, une escadre montait la garde, prête à parer à toute velléité de mouvement de chacune de nos forces navales, à l'arrêter le cas échéant par un combat d'anéantissement; si, par hasard, une d'entre elles réussissait à surprendre le passage, on devait la suivre par tous les moyens jusqu'à ce qu'on l'eût rejointe; si on venait à perdre le contact, la consigne pour tous était de rallier immédiatement l'entrée de la Manche, objectif nécessaire de toute action des Français, centre véritable de la défense de l'Angleterre.

Là stationnait en permanence la principale flotte, celle de lord **Cornwallis**; les unes après les autres, ses divisions paraissaient devant Brest, tandis que par tous les temps une **Inshore Squadron** de vaisseaux et de frégates se maintenait en deçà des Pierres Noires, autorisée à se réfugier en baie de Douarnenez seulement en cas de tempête rendant la tenue du blocus absolument impossible. Quant aux autres divisions, il leur était formellement défendu de revenir plus à l'Est que Torbay; elles devaient se tenir constamment à la mer, en liaison incessante avec les escadres qui croisaient devant Rochefort et le Ferrol; par vent de la partie du Nord, elles louvoyaient à l'entrée de l'Iroise, par vent du Sud, elles prenaient leur poste dans le S. W. d'Ar-Men, toujours maîtresses de fondre sur les Français au premier mouvement; en cas de sortie de notre flotte et de perte du contact, elles devaient se rendre au Cap Clear ou au Cap Lizzard, suivant les circonstances atmosphériques, et songer avant tout à fermer la Manche à nos vaisseaux. Pour la flottille, les médiocres escadres de Saumarez, de Keith, de Sydney Smith, ayant leurs centres de croisière aux Iles Anglo-Normandes, aux Dunes et à l'embouchure de la Tamise, suffisaient à l'annuler complètement.

Contrairement à ce que tout le monde avait cru, l'année 1803

se passa sans que l'offensive française, successivement annoncée pour août, pour septembre, pour novembre, se fût prononcée. Le Premier Consul avait-il réellement l'intention de tenter le passage? Dès janvier 1805, il parlait au Conseil d'État de l'expédition d'Angleterre et de la formation du camp de Boulogne comme de prétextes, qui lui avaient servi à dissimuler l'exécution de combinaisons d'un tout autre ordre. Plus tard, en 1810, il déclarait à Metternich : « *Jamais je n'aurais été assez fou pour faire* « *une descente en Angleterre avant qu'une révolution eût éclaté* « *dans ce pays. L'armée rassemblée à Boulogne fut toujours des-* « *tinée à agir contre l'Autriche... et vous avez pu savoir combien* « *Boulogne était près de Vienne.* » Le projet de débarquement n'aurait donc été qu'un prétexte inventé pour former et entretenir dans les camps, loin des villes et de leur influence énervante, une armée qui fût toute à son chef, toute prête à lui servir d'instrument pour la guerre de conquête universelle qu'il aurait méditée dès lors? Malgré l'affirmation de Bonaparte, il est difficile d'admettre qu'il ait dépensé des centaines de millions et risqué de se montrer en fâcheuse posture pour un résultat aussi lointain, et aussi facile, en somme, à atteindre à moindres frais. Il semble plutôt qu'au début, hésitant encore, mal fixé sans doute sur l'efficacité réelle de cette flottille pour laquelle les Français se prononçaient avec tant d'enthousiasme, il ait voulu tenter une expérience, qui ne compromettait rien, et voir ce que vaudrait au juste ce système de guerre si vanté.

Les résultats, en tous cas, ne répondirent aucunement aux promesses et aux espérances. Il fallut d'abord reconnaître qu'il n'y avait rien à attendre de la flottille existante; ses éléments, abandonnés sans entretien depuis deux ans, étaient incapables de rendre le moindre service; quant à la marine de commerce, sur laquelle, au début, on avait cru pouvoir compter, au moins comme auxiliaire, on dut vite avouer qu'il n'y avait pas davantage à en espérer : les 700 bâtiments que l'on acheta ou réquisitionna étaient bons, tout au plus, à servir pour le matériel et les bagages. Il ne fallait donc compter que sur la nouvelle flottille; or sa construction, son armement, sa concentration marchèrent beaucoup

moins rapidement qu'on n'avait promis : en novembre 1803, il n'y avait encore que 98 unités à Boulogne ; au commencement de 1804, 1.273 bâtiments en tout étaient prêts, sur 2.008 qui eussent dû l'être officiellement. Grâce au télégraphe, aux batteries de côtes, à l'artillerie à cheval, dont la coopération fut souvent précieuse à des divisions pourchassées par les croiseurs anglais, on finit par conduire à destination presque tous les navires construits dans les ports de la Manche ; mais il fallut renoncer à faire passer dans le Nord ceux qui arrivaient des côtes de l'Océan ; 26 seulement réussirent à franchir le Raz de Sein. On dut se résigner à ordonner le désarmement des autres, et à employer leurs équipages ailleurs. Tous ces retards expliquent sans doute en grande partie pourquoi rien ne put être fait pendant l'année 1803.

Le Premier Consul finit par se rendre compte que, en dépit de « *M. Forfait, qui ne doutait de rien* », les amiraux avaient raison, et que la flottille n'était pas en état de lutter avec avantage contre des escadres de bataille. Dans l'ensemble, ces bâtiments, que l'on avait tant prônés, étaient des navires ratés ; toujours mangés par la mer, ils étaient, par les temps les plus maniables, hors d'état de se servir de l'artillerie dont on les avait surchargés, ils marchaient mal, à la voile et même à l'aviron, risquaient d'être submergés à la moindre houle, et quoi que l'on ait dit, souffraient beaucoup des échouages ; loin de pouvoir braver la tempête, et sortir par des temps qui contraindraient l'ennemi à regagner ses ports, c'étaient eux qui entraient en perdition pour des bourrasques dont les bâtiments de haut bord s'apercevaient à peine. Quant à profiter de l'hiver pour tenter le passage par surprise, il n'y fallait pas songer ; il était impossible de maintenir de telles embarcations mouillées hors des ports entre novembre et mai, et une fois qu'elles étaient rentrées dans les bassins faits pour les abriter, il n'en pouvait sortir plus d'une centaine par marée : avant que la flottille fût même rassemblée et les troupes embarquées, l'ennemi serait prévenu, depuis plusieurs jours, et, ses vaisseaux accourant de toutes parts, on ne prendrait la mer que pour conduire l'armée à la boucherie, à la noyade ou à la captivité. L'idée de tenter le passage avec la flottille seule, si tant

est que le Premier Consul s'y soit jamais arrêté sérieusement, était abandonnée dès l'automne de 1803 ; l'orfait lui-même admettait qu'il fallait de vrais navires de guerre pour protéger le transport de l'armée.

Premier projet d'action des escadres. — On n'en avait pas moins plus de 2.000 bâtiments (1.764 étaient armés à la fin du printemps), capables d'embarquer 150.000 hommes, 8.000 chevaux, 400 canons. Au nez de la croisière anglaise, la concentration se poursuivait avec un réel succès : on ne perdit pas, en tout, plus de trente ou quarante bateaux, par l'effet du feu ou de la mer. Dans les ports, la sécurité de cette immense flottille était complète ; ni les canonnades, ni les bombardements, ni les brûlots, ni les **catamarans** (sortes de radeaux explosibles actionnés par un mécanisme d'horlogerie, que les Anglais tentèrent alors d'employer) ne pouvaient rien contre elle ; elle y attendait, au repos, dans de bonnes conditions de conservation et d'entretien, le moment où les circonstances rendraient la mer libre. Alors elle retrouverait une partie de ses avantages ; si les canons dont on les avait si étourdiment encombrés semblaient bien définitivement condamnés à ne jamais servir, les bateaux plats n'en resteraient pas moins propres alors à embarquer bataillons, escadrons et batteries, et à leur faire traverser la Manche.

Ainsi s'explique l'évolution qui s'accomplit à cette époque dans l'esprit de Bonaparte, et les décisions nouvelles qui en furent la conséquence : se résignant à reconnaître l'inefficacité de la flottille comme arme de combat, il crut qu'elle constituait malgré tout un instrument de transport utilisable, étant donné surtout que l'on n'en avait pas d'autre. Qu'on lui assurât la libre disposition du détroit, en écrasant, détournant, ou occupant la flotte ennemie, et c'en était fait de l'Angleterre, dont le moral ne résisterait pas huit jours à la présence d'une armée d'invasion sur le sol de la Grande-Bretagne.

Le Premier Consul ne se rendait pas un compte exact des difficultés de l'entreprise ; il admettait, alors encore, qu'il suffirait d'être maîtres du détroit pendant six heures pour que tout fût

accompli; il devait arriver plus tard à une plus juste conception des faits, et demander à ses amiraux douze heures, vingt-quatre heures, plusieurs jours, plusieurs semaines de domination de la Manche; l'essentiel n'en était pas moins acquis : ce principe allait désormais dominer ses calculs, que la maîtrise de la mer dépendait uniquement de la supériorité en bâtiments de combat sur le point décisif.

Le premier rôle passait donc aux escadres; la flottille n'en était plus qu'un auxiliaire; il fallait que, par une concentration, une bataille ou par tout autre moyen, elles annihilassent momentanément la supériorité de la flotte anglaise devant Boulogne et permissent aux bateaux plats, portant la Grande Armée, de franchir le Pas de Calais. Tout notre effort maritime dut donc, dès l'hiver de 1803-1804, être dirigé dans ce sens.

Alors surgirent de nouvelles difficultés : on avait, à la vérité, ordonné, depuis un an, l'armement de tout ce que nous avions de vaisseaux, quarante (en y comprenant la flotte batave), mais les besoins de la flottille avaient absorbé toutes les ressources, et cette partie des préparatifs était fort en retard; même en levant tous les hommes de 17 à 55 ans, on n'avait réuni que 42.000 marins; la flottille seule en avait absorbé de 20 à 30.000; dans ces conditions, on n'avait pu former les équipages : en juillet 1804, il manquait 3.000 hommes à l'escadre de Brest. Le Premier Consul eut beau s'emporter, exiger que l'on agît quand même, destituer les amiraux, Truguet après Dordelin : leur successeur Ganteaume ne put que lui affirmer comme eux l'impossibilité où il était de rien faire.

Au reste, il n'y avait à Brest que 20 vaisseaux; rien que devant cette place, Cornwallis en commandait, à lui seul, 25; et derrière lui, il y avait Saumarez, Keith, Louis, Sydney Smith, au moins 40 vaisseaux, à cette époque! La première condition d'une action quelconque de notre part était donc qu'une concentration préalable eût rétabli, ne fût-ce qu'un instant, l'équilibre sur ce point qui décidait de tout. Ce fut pour cette raison que le Premier Consul fut conduit, dans le plan auquel il s'arrêta, le 25 mai 1804, à assigner la tâche principale à l'escadre de Toulon : elle devait

appareiller, tromper la surveillance de l'escadre anglaise de blocus, et passer dans l'Océan; sur sa route, elle débloquerait toutes les forces françaises, un vaisseau réfugié à Cadix, d'autres que Bedout venait de ramener de Saint-Domingue au Ferrol, les divisions de Rochefort et de Lorient, Ganteaume enfin à Brest, et ainsi, avant que l'ennemi eût eu le temps de se reconnaître, alors que ses amiraux se disperseraient sur toutes les mers à notre poursuite, nous aurions concentré dans la Manche des forces supérieures à celles qu'il pourrait y avoir; s'il fallait combattre, nous aurions toutes les chances de notre côté: mais on espérait qu'il ne serait pas besoin d'en arriver là et que, **par leur seule présence**, ces cinquante ou soixante vaisseaux nous donneraient la Manche.

Ces combinaisons gigantesques ne tenaient pas compte de l'esprit militaire et de la discipline stratégique de la marine anglaise, et le système adopté par l'Amirauté les conjurait par avance, puisque tous les amiraux devant toujours rallier l'entrée de la Manche en cas de sortie de la force qu'ils étaient chargés de surveiller, nos adversaires étaient assurés d'avoir, toujours et quoi qu'il arrivât, la supériorité numérique sur ce point essentiel.

Mais surtout tout dépendait de la façon dont l'escadre de Toulon allait être commandée; on venait de mettre à sa tête le meilleur sans doute des amiraux que nous eussions alors, **Latouche-Tréville**; ardent et ambitieux, il essaya de ranimer l'esprit guerrier chez ses subordonnés, de leur persuader que l'on pouvait vaincre les Anglais; il parvint à donner à ses équipages quelque apparence de solidité, quelque envie de combattre et de s'illustrer. Dans les sorties d'entraînement qu'il multiplia, des coups de canon furent échangés avec l'escadre anglaise; la nôtre fit bonne contenance, et Latouche put se vanter dans les journaux d'avoir, comme en 1801, fait reculer Nelson.

L'amiral anglais entra dans une violente colère quand il connut ces propos et son desir d'en venir à une action décisive en fut étrangement accru. L'Amirauté l'avait envoyé là, lui le plus populaire des chefs de la marine, parce qu'une tradition déjà vieille de plus d'un siècle avait accoutumé l'Angleterre à

considérer le commandement de la Méditerranée comme un de ceux où on avait le plus besoin d'un homme audacieux et entreprenant, et parce que les événements de la guerre précédente avaient conduit à considérer la domination de cette mer comme plus indispensable que jamais à la sécurité de la puissance anglaise; et, en effet, grâce au plan français, c'était lui qui allait être conduit à porter les coups décisifs.

Mais le bonheur de se mesurer avec Latouche-Tréville devait lui être refusé; le 20 août 1804, l'amiral français, épuisé par le labeur écrasant qu'il venait de fournir, avait rendu le dernier soupir, à bord du *Bucentaure;* Bruix était mort à la tâche le 18 mars. Avec ces deux chefs disparaissaient les seuls hommes qui dans la marine eussent un peu de cette confiance en soi, grâce à laquelle on peut forcer le succès. L'amiral Decrès, par jalousie ou par préjugé, écarta du choix de l'Empereur tous ceux de nos amiraux que l'opinion eût peut-être désignés pour les remplacer; pour commander la flottille, il fit désigner **Lacrosse**, héroïque marin, personnage de second plan, qui jamais ne pourrait lui porter ombrage, et pour l'escadre de Toulon, son ami personnel, **Villeneuve**, officier brave, intelligent, instruit, à qui Aboukir avait valu une renommée d' « homme heureux » assez inexplicable, mais qui, dès le début, se sentit écrasé par la responsabilité qu'on lui imposait; à lire ses premières lettres, il fut évident qu'il n'était pas le chef qui exécuterait le plan prodigieux, au succès si problématique, qui avait inspiré les instructions du 25 mai.

Complications diplomatiques. Fluctuations de l'Empereur. — Bientôt d'ailleurs, l'auteur même de ces instructions allait être amené à les révoquer. Les événements avaient profondément modifié, et compliqué, la situation internationale. En mai 1804, le ministère de ternes politiciens formé par Addington avait été renversé et Pitt était revenu au pouvoir, avec un cabinet vraiment national. Avec lui, à la politique encore hésitante, toute défensive du gouvernement précédent, allait succéder un ensemble de vues plus larges, plus audacieuses, faites pour obtenir des résultats décisifs.

Éclairé par les conseils de gens du métier, dont il n'avait jamais négligé de s'assurer la collaboration dévouée, il estima immédiatement que la flottille n'était rien par elle-même, que toute la puissance de l'Angleterre devait être employée à écarter de la Grande-Bretagne les forces véritables de la France, ses vaisseaux et surtout sa formidable armée.

Contre la marine française, les admirables escadres britanniques, plus actives, plus prêtes à la bataille que jamais, donnaient une sécurité que l'on ne pouvait desirer plus complète; quant à la Grande Armée, ce n'était, comme par le passé, qu'en l'occupant sur le continent, en la détournant sur l'Allemagne et l'Europe Centrale, qu'on pouvait éloigner la menace qu'elle faisait, malgré tout, peser sur la Grande-Bretagne par sa présence à Boulogne. La diplomatie britannique s'y employa de son mieux.

Les circonstances, d'ailleurs, favorisaient son action : l'élévation de **Napoléon** au rang de souverain, sous le titre d'**Empereur des Français** (18 mai 1804), avait indisposé et alarmé les vieilles monarchies, en manifestant une fois de plus chez cet homme extraordinaire une ambition incompatible avec la tranquillité de l'Europe; deux mois auparavant, l'enlèvement et l'exécution du **duc d'Enghien** les avait indignées, ou plutôt leur avaient fourni un prétexte commode pour indigner leurs peuples contre un pouvoir qui violait aussi outrageusement les droits des nations. La Russie surtout nous était hostile : elle venait de rappeler son ambassadeur, que remplaçait un simple chargé d'affaires (août 1803). Pitt n'eut pas besoin de beaucoup de diplomatie pour la disposer à unir sa cause à celle de l'Angleterre; ainsi commença à se nouer une **Troisième coalition** : la Russie, en réclamant des garanties pour l'Italie du Sud, que menaçait Gouvion Saint-Cyr, devait ouvrir les voies à un conflit général; la Suède, Naples, n'attendaient qu'un signe pour se prononcer; l'Autriche, qui ne s'était pas consolée de ses désastres, se laisserait facilement entraîner: la Prusse elle-même, se jugeant indirectement outragée par l'arrestation du ministre anglais à Hambourg, Rumboldt, nouvel attentat au droit public que venait de commettre Napoléon, semblait disposée à se déclarer contre nous.

L'horizon politique était donc fort obscur, et le gouvernement français n'avait guère, à l'automne de 1804, d'espoir de ramener les puissances à des dispositions plus amicales. L'Empereur ne pouvait vraiment pas, à l'heure où une conflagration générale allait peut-être jeter 700.000 hommes sur nos frontières, se laisser entraîner avec toutes ses forces dans une aventure aussi périlleuse que l'affaire d'Angleterre, et l'on comprend sans peine la lettre qu'il écrivit à Decrès, le 4 septembre, quand, le chargé d'affaires Oubril ayant demandé ses passeports, la rupture avec la Russie parut un fait accompli : « *Il est incalculable ce qui peut arriver « d'ici à trois mois. Contremandez donc toutes nos affaires et « mettez à l'abri tout ce que vous pourrez.* »

Toute idée d'une action directe contre l'Angleterre était donc momentanément abandonnée, et les troupes ne restaient campées à Boulogne que parce qu'on les pouvait conserver là massées, prêtes à se porter d'un seul mouvement où les jetteraient les ordres de l'Empereur, menace constante aussi bien pour l'Autriche que pour l'Angleterre. Mais la marine ne devait pas pour cela rester inactive ; on lui réservait au contraire un rôle important : occuper l'Angleterre, la maintenir dans cet état d'alarme et d'inquiétude où elle s'énervait depuis des mois, l'empêcher de venir en aide en aucune façon à ses alliés, et, s'il était possible, nous dédommager de notre grande désillusion par d'appréciables succès coloniaux.

Ostensiblement, on pressait le départ de l'escadre de Brest, et on la chargeait de transporter en Irlande le corps d'armée du maréchal Augereau ; on parlait aussi d'une démonstration en Écosse, réservée à la flotte hollandaise ; mais on ne comptait pas beaucoup sur la réalisation de ces projets. Il en était autrement des opérations dévolues aux escadres de Toulon et de Rochefort ; sous **Villeneuve** et **Missiessy**, elles devaient se porter rapidement aux Antilles, y ravitailler nos garnisons, inquiéter celles des Anglais, tenter d'occuper quelques points importants dans cette région ou dans le voisinage : on désignait particulièrement Sainte-Hélène et Surinam ; puis, quand les Anglais, attirés par cette diversion, apparaîtraient dans les eaux américaines, nos escadres

reviendraient en Europe ; en fin de compte, la jonction des flottes de la Méditerranée et de l'Océan se trouverait réalisée, mais ce n'était là qu'un résultat secondaire et accessoire, dont on ne tirait rien : il ne s'agissait, en somme, dans cette combinaison, dont les suites allaient être si considérables, que d'occuper les Anglais, de jeter le trouble dans leurs opérations et d'attirer leur attention au loin, par des actions divergentes, tandis que l'Empereur réglerait ses comptes avec nos ennemis continentaux.

L'exécution de ces ordres, envoyés le 12 décembre 1805, commença. D'expédition en Irlande, il fut à peine question : Ganteaume, toujours bloqué, ou se croyant bloqué par des forces supérieures (en fait, il arriva souvent qu'il n'y eut pas plus de trois ou quatre vaisseaux devant Brest), ne fit pas un mouvement. Mais les amiraux anglais n'osaient pas stationner en permanence au fond du golfe de Gascogne, loin de tout abri et de tout point de ravitaillement, et la division chargée de surveiller Rochefort était mouillée à Belle-Ile quand Missiessy, profitant des mauvais temps de l'hiver, appareilla de l'île d'Aix, le 11 janvier 1805. Il put donc prendre le large sans être poursuivi, traversa l'Atlantique en quarante jours, déposa soldats et matériel à la Martinique et à Saint-Domingue, leva une contribution d'un million sur les îles anglaises de la Dominique, Nevis, Montserrat, Saint-Christophe, etc..., puis, ne voyant venir personne au rendez-vous, fit route sur l'Europe, et rentra sans encombre à Rochefort le 20 mai, faisant, par son succès et sa rapidité mêmes, avorter une partie des projets ultérieurs de l'Empereur.

Villeneuve, lui aussi, était plus libre de ses mouvements que n'était Ganteaume. Nelson, qui aimait mieux détruire un adversaire par une bataille que le neutraliser par un blocus, s'en remettait à ses frégates du soin de surveiller Toulon, et ne faisait devant ce port que de rares apparitions. Il avait établi en Sardaigne, dans la baie d'Agincourt (la Maddalena), une base provisoire où il venait de loin en loin se rafraîchir ; le plus souvent, il croisait entre cette île et la côte italienne. Il restait en effet convaincu que c'était toujours à l'Égypte que pensaient les Français, et que son premier devoir était de couvrir ce pays, ainsi que le royaume de

Naples. Dès qu'il apprit que Villeneuve était sorti, le 17 janvier, il se lança sans hésiter dans la direction de l'Est, et poussa jusqu'à Alexandrie, où, naturellement, les Français n'avaient pas paru. Il revint alors dans l'Ouest, fort en peine de son adversaire, et ce fut avec un véritable soulagement qu'il sut, le 12 mars, notre rentrée à Toulon, le 21 janvier.

Cette sortie, en effet, avait été désastreuse : « Je vous le déclare, « Monseigneur », écrivait Villeneuve à Decrès, « *des vaisseaux équi-* « *pés ainsi, faibles en matelots, encombrés de troupes, ayant des* « *gréements vieux et de mauvaise qualité, qui au moindre vent cassent* « *leurs mâts et déchirent leurs voiles, qui, quand il fait beau, pas-* « *sent leur temps à réparer les avaries occasionnées par les vents,* « *par la faiblesse et l'inexpérience de leurs marins, ces vaisseaux,* « *dis-je, sont hors d'état de rien entreprendre. J'en avais un pres-* « *sentiment avant mon départ, je viens d'en faire la cruelle expé-* « *rience.* » En moins de deux jours, la plupart des bâtiments avaient été à demi désemparés, et il avait fallu revenir à Toulon. L'amiral était désespéré et suppliait qu'on le relevât de son commandement.

Le plan du 2 mars 1805. — Au lieu de donner suite à cette demande, les nouveaux ordres de l'Empereur allaient imposer à Villeneuve une mission encore plus écrasante que par le passé.

Une fois de plus, les événements avaient modifié la situation de l'Europe et les projets de Napoléon. L'accord entre la Russie et l'Angleterre, imminent en octobre, était maintenant ajourné, le cabinet de Saint-James ne se souciant pas plus que la France de livrer la Méditerranée aux Russes, et refusant de faire siens les principes concernant la neutralité, qui, pour le czar, étaient comme un héritage de famille. La Prusse avait été apaisée par quelques flatteries de la France, et l'Autriche, menacée de se trouver exposée seule aux coups de ce formidable adversaire, s'était empressée de donner des gages de ses résolutions pacifiques.

Nos forces étaient même plus considérables encore que l'année précédente, par suite de l'entrée en ligne de l'**Espagne**. Jusque-là

cette puissance, malgré les traités qui la liaient à nous, s'était efforcée de garder la neutralité, par conscience de sa faiblesse et par crainte des maux que la guerre pouvait attirer sur elle : Godoy, qui la gouvernait, avait obtenu de l'Empereur qu'il se contentât d'une contribution en argent, de 6 millions par mois. L'Angleterre ne permit pas qu'il continuât à en être ainsi : il lui fallait la guerre avec l'Espagne, pour se dédommager de nos conquêtes sur le continent, en s'attribuant quelques-uns des riches territoires que nos alliés possédaient dans les deux mondes. La cour de Madrid se refusant à la guerre, on l'y contraignit : le 5 octobre 1804, la division du commodore **Moore** attaqua au large de Cadix les 4 frégates du contre-amiral **Bustamente**, qui ramenaient en Europe l'argent des mines d'Amérique : trois furent emmenées en Angleterre, la quatrième sauta. Après cet attentat inouï, il était impossible que l'Espagne restât neutre : elle se résigna à déclarer la guerre à l'Angleterre (4 décembre 1804), et signa avec la France une convention navale (8 janvier 1805).

L'appoint de la marine espagnole doublait presque le nombre de nos vaisseaux; contrairement à ce que l'on avait dit jusque-là, l'ambassadeur **Beurnonville** affirmait que cette flotte était capable de se battre : l'Empereur se décida à faire revivre les projets d'action directe contre l'Angleterre, qu'il avait abandonnés en décembre, mais qui semblaient maintenant recouvrer de sérieuses chances de succès. En même temps, la présence de Missiessy aux Antilles, qui n'avait à l'origine aucun rapport avec ce plan, suggérait à Napoléon l'idée d'opérer dans les eaux américaines une concentration générale des forces alliées, qui ne rencontrerait pas les mêmes difficultés que dans le voisinage de l'Europe : cette manœuvre aurait même l'avantage, en attirant à notre poursuite toutes les escadres anglaises, de dégarnir l'entrée de la Manche de bâtiments ennemis; toute notre flotte y revenant alors en masse, nous serions les maîtres de cette mer sans coup férir, et le débarquement deviendrait une opération presque facile. Tel fut le plan qui se dessina dans les instructions fameuses du 4 mars 1805.

Villeneuve recevait l'ordre de sortir de Toulon et de se rendre

à la Martinique ; chemin faisant, il se renforcerait des escadres espagnoles de Carthagène et de Cadix ; aux Antilles, il trouverait Missiessy, et serait rejoint par Ganteaume, sorti de Brest ; cette armée navale reviendrait en Europe, dégagerait encore les escadres de Grandellana et de Gourdon, enfermées au Ferrol, et, au mois de juillet, apparaîtrait à l'entrée de la Manche, forte de 36 vaisseaux de ligne. Les Anglais n'en auraient pas plus de 20 sur ce point : par sa seule présence, cette énorme flotte nous rendrait maîtres de la mer, et le passage s'effectuerait : « *Si vous me « rendez maître pendant le court espace de trois jours du Pas de « Calais, je mettrai un terme aux destinées et à l'existence de « l'Angleterre* », devait écrire un peu plus tard l'Empereur à son amiral.

On peut supposer que Napoléon avait bien compris que tout ne se passerait pas aussi aisément qu'il ordonnait, que l'ennemi se mettrait en travers de ses desseins, qu'il pourrait y avoir, malgré toutes les précautions, lutte, bataille, aux Antilles ou en Europe ; mais il comptait que, grâce à ses combinaisons, nous serions assurés de toujours avoir la supériorité du nombre ; d'ailleurs, un combat naval, simple épisode, dont il pourrait rejeter la responsabilité sur un amiral, serait loin d'entacher sa gloire et de compromettre son prestige comme aurait fait un échec personnel, ou même l'aveu qu'il avait fait fausse route, gaspillé deux années et quatre cents millions à une chimère. Une défaite, surtout une défaite aux Antilles, ne perdrait rien ; une victoire, et il croyait pouvoir l'espérer, serait la fin de l'Angleterre et l'avènement du Grand Empire.

Les faits allaient montrer qu'il avait trop présumé de son bonheur, trop négligé les mécomptes, les désordres qui devaient fatalement naître des conditions particulières de la guerre sur mer, de l'hostilité des éléments, de l'insuffisance des marines alliées. Il n'avait pas vu, surtout, que la lutte, la bataille proprement dite, loin d'être l'épisode accessoire, gênant, et presque superflu, qu'il imaginait, était au contraire le seul moyen qu'il pût avoir d'imposer son jeu à son adversaire : il n'appréciait pas non plus à sa juste mesure la valeur de cet adversaire et ce

qu'il fallait en attendre : mal préparé à juger des choses de la mer, mal informé par des gens prévenus, il ignorait que la flotte anglaise, réorganisée et entraînée comme elle venait de l'être, représentait un maximum de puissance offensive, qu'elle avait pour la commander la plus admirable phalange d'amiraux qu'on ait jamais vue, si bien formés à penser et à agir ensemble par quinze années de guerre côte à côte, que tous, ou à peu près, placés en présence des éventualités les plus imprévues, prenaient la même décision, et la décision la plus conforme à l'intérêt commun et au plan du gouvernement.

La capacité même de ce gouvernement, de ce commandement suprême, qui de Londres dirigeait l'action de la puissance britannique dans le monde entier, échappait à l'Empereur. Or l'on n'était plus au temps de l'incolore ministère d'Addington, où un Jervis s'était vu réduit à consumer sa vie en vaines luttes contre de vulgaires intrigues politiques; Pitt venait d'appeler au pouvoir un homme qui depuis trente ans était « *l'âme de l'Amirauté et le « pivot du service* », le vieux sir **Charles Middleton** bientôt lord **Barham**, et, sous l'impulsion de ce bureaucrate impérieux, qui était en même temps un technicien clairvoyant, l'ordre n'avait pas tardé à renaître avec l'obéissance; aussi l'attitude de la flotte anglaise s'était-elle bien vite faite plus fière et plus active : on n'avait laissé en face de la flottille de Boulogne, jugée enfin à sa juste valeur, que des forces de seconde ligne, vieux vaisseaux et petits bâtiments, et toute la masse des escadres anglaises était maintenant disponible, et mobile, impatiente de voir arriver le jour où s'engagerait enfin la lutte décisive. Cet amiral de quatre-vingts ans, qui n'avait guère commandé à la mer, mais qui connaissait par le détail toutes les parties du service, allait être, par la fermeté et la clarté de ses décisions, le véritable organisateur de la victoire anglaise.

Toute la politique britannique, d'ailleurs, était maintenant dominée par le même souci d'activité et d'offensive; à Saint-Pétersbourg, à Berlin, à Vienne, ses agents se remuaient, et distribuaient plus d'argent que jamais, pour provoquer enfin l'explosion de la guerre générale, qui marquerait la fin de tout danger

pour le Royaume-Uni ; en attendant, et, comme pour déterminer ces puissances encore intimidées et hésitantes, on se préparait à utiliser les sympathies plus décidées de la Suède et de Naples, et, par des actions vigoureuses sur les deux extrémités de notre immense frontière, à détourner vers le Nord et le Sud l'attention que nous nous obstinions à concentrer sur le Pas de Calais ; l'expédition de **Craig** et **Knight**, destinée à l'Italie, allait quitter l'Angleterre, le 17 avril ; une autre était en préparation pour l'Allemagne du Nord : c'était ainsi, en pleine contre-attaque des Anglais, qu'allait se produire l'offensive française, qui commença à se dessiner dans le courant de mars.

La campagne de 1805. — Dès le début, malheureusement, le parti que nos adversaires allaient pouvoir tirer de la maîtrise de la mer, dont nous les avions laissés s'emparer, s'affirma d'une manière saisissante : de Brest, Ganteaume, qui avait reçu l'ordre de sortir, signala qu'il ne pourrait le faire sans se heurter aux escadres anglaises, accourues à l'entrée du Goulet dès que les bâtiments de garde leur avaient signalé les mouvements de nos vaisseaux ; il ne demandait d'ailleurs qu'à combattre : « *Le succès « n'est pas douteux,* » télégraphiait-il le 24 mars ; mais l'Empereur ne l'entendait pas ainsi : « *Une victoire navale dans ces conditions « ne servirait à rien,* répondit-il, *n'ayez qu'un but, celui de rem- « plir votre mission*, **sortez sans combat.** » La bataille lui étant ainsi interdite par le commandement en chef, qui voulait garder toutes ses forces intactes pour le coup de collier final, l'amiral essaya de se maintenir quelque temps sur les rades extérieures, pour être à portée de saisir les occasions ; mais il y risquait les pires aventures, et, après un engagement, qui menaça de devenir général, le 26 mars, il dut se résigner à rentrer ; il était désormais condamné à attendre que Villeneuve, à son retour des Antilles, vint le débloquer ; jusque-là, ses 21 vaisseaux ne devaient plus avoir aucune action sur les péripéties du grand drame qui venait de se nouer.

Tout reposait maintenant sur l'escadre de Toulon. Une seconde fois, elle avait profité de la façon un peu relâchée dont Nelson

concevait les blocus pour appareiller, le 30 mars, forte de 11 vaisseaux et de quelques frégates, et presque aussitôt sa trace avait été absolument perdue pour l'ennemi. Toujours hanté par la pensée de l'Égypte, dès que Nelson avait été informé de cette sortie, il s'était empressé de courir de Pula en Sardaigne, où il se trouvait mouillé, à Palerme, où il arrivait le 9 avril; n'y ayant recueilli aucun indice, il revenait au Nord de la côte d'Afrique, où il passa plusieurs jours dans une affreuse incertitude. Pendant ce temps, Villeneuve, faisant route à terre des Baléares, était paru devant Carthagène, où il avait vainement essayé de décider l'amiral **Salcedo** à le suivre: le 8 avril, il donnait dans le détroit de Gibraltar, et arrivait à Cadix le lendemain; l'amiral espagnol **Gravina**, qui ne cessa pendant toute cette période de nous donner des marques du dévouement le plus chevaleresque, sortit aussitôt pour se joindre à lui, ce qui porta ses forces à 18 vaisseaux, et sans perdre un instant, l'armée combinée reprit la mer, courant à l'Ouest de toute la vitesse qu'elle pouvait donner (10 avril).

L'amiral **Orde**, commandant l'escadre anglaise chargée de surveiller Cadix, la « bête noire » de Nelson depuis certaines histoires de prize money, n'avait su que se conformer passivement à la consigne de songer avant tout à la Manche, et s'était mis en retraite vers le Nord, perdant ainsi le contact avec les Français, qu'il eût été si précieux de conserver. Personne ne savait plus où étaient Villeneuve et Gravina.

Plus avisés qu'Orde, les commandants de deux croiseurs de garde dans le détroit, le *Beagle* et le *Fishguard*, avaient appareillé dès qu'ils avaient connu le passage des Français et, aussi vite qu'il leur avait été possible, avaient regagné les Iles Britanniques, où le premier était arrivé le 30 avril, donnant partout l'alarme sur leur passage. Aussitôt Barham avait arrêté à Lisbonne l'expédition de Craig et Knight, qui sans cela courait à un désastre, et envoyé à **Gardner**, suppléant de Cornwallis malade, l'ordre de détacher dans le sud une nouvelle escadre, celle de **Collingwood**, qui devait régler ses mouvements d'après ceux de Nelson, et, s'il était nécessaire, poursuivre Villeneuve jusqu'aux Antilles,

où, sur des rapports d'espions, on croyait qu'il pourrait bien tenter de se rendre (9 mai).

Prévenu le 19 avril, grâce à l'initiative du commandant du *Fishguard*, qui lui avait dépêché un de ses lieutenants, Nelson était arrivé à Tetuan le 5 mai. Là encore, l'incertitude avait recommencé à le tourmenter : il craignait une concentration des Français, et hésitait à se lancer dans le Nord ou dans l'Ouest sur de simples hypothèses; enfin, le 10, profitant des indications fournies par le commandant (anglais) de la flotte portugaise, l'amiral **Campbell**, il avait pris le parti de courir aux Antilles, pour couvrir la Jamaïque, que les faibles escadres de **Dacres** et de **Cochrane** étaient insuffisantes à protéger, si Villeneuve venait à s'y présenter. Il faisait ainsi, exactement, ce que l'Amirauté désirait qu'il fît, et quand, au début de juin, Collingwood arriva devant Cadix, il ne lui resta qu'à rétablir le blocus de cette ville, tandis que **Bickerton** passait dans la Méditerranée pour surveiller Carthagène et les six vaisseaux de Salcedo.

Villeneuve cependant, après une traversée que le déplorable état des navires et des équipages avait rendue longue et difficile, était arrivé à la Martinique le 14 mai; ses derniers bâtiments l'y avaient rejoint le 26. Il n'avait pas trouvé dans ces parages Missiessy, qui en était parti depuis plus d'un mois, et s'était attardé de longues semaines à ce mouillage, attendant Ganteaume, qui comme nous avons vu, ne pouvait y paraître, n'étant pas sorti de Brest. Il n'y vit arriver que le contre-amiral **Magon**, lui amenant deux nouveaux vaisseaux partis de Rochefort. Enfin, le 30 mai, apparut la frégate la *Didon*, avec de nouveaux ordres, en date du 27 avril : on prévenait l'amiral de l'échec de Ganteaume, et des modifications qu'il imposait au plan primitif; il devait attendre, en profitant de toutes les occasions qui lui permettraient d'employer les forces placées sous ses ordres au mieux des intérêts français, le retour de Missiessy, qu'on allait lui renvoyer aussitôt arrivé; puis, quand il aurait été rejoint par lui, il devait revenir en Europe, dégager **Gourdon**, **Grandellana**, **Ganteaume**, même au prix d'un combat s'il était nécessaire, et paraître dans la Manche avec cinquante vaisseaux. L'opération était ainsi retardée jusque

vers le milieu d'août, mais on comptait qu'elle serait décisive. « *Du succès de votre arrivée devant Boulogne* », écrivait Decrès, « *dépendent les destinées du monde.* » A tout prix, même en passant par le Nord de l'Écosse, il fallait conduire l'escadre sur ce point essentiel.

Mais, le 4 juin, Nelson arrivait à la Barbade, et opérait sa jonction avec Cochrane; il courait aussitôt à la recherche des Français, fouillant toutes les rades des îles, depuis la Trinité jusqu'à Antigua; le 7, Villeneuve apprenait sa présence; quoiqu'il eût 20 vaisseaux contre 12, et que ses instructions l'obligeassent à rester jusqu'au 4 juillet, son inquiétude à la pensée d'une rencontre possible était telle qu'il prenait aussitôt le parti de regagner l'Europe, renonçant même à une seconde escale, aux Canaries, que l'Empereur avait ordonnée pour lui ménager une dernière chance d'être rejoint en mer par Ganteaume.

Il partait ainsi le 11; Nelson, aussitôt prévenu, envoyait le 12 le brig le *Curieux* porter la nouvelle en Angleterre et annoncer qu'il allait, lui aussi, quitter les Antilles, pour regagner Gibraltar. Il croyait encore que Villeneuve rentrait en Méditerranée et que le but ultime de son expédition était l'Égypte. Mais le commandant du *Curieux*, Bettesworth, rencontrait le 19 la flotte française, par 33° 12'N., 58° W., faisant une telle route qu'il était impossible de se méprendre sur sa destination; le 8 juillet, lord Barham savait que Villeneuve allait déboucher dans le golfe de Gascogne et prenait ses mesures en conséquence.

L'amiral **Stirling** recevait aussitôt l'ordre de lever le blocus de Rochefort, désormais inutile, et d'aller renforcer l'escadre de **Calder**, qui surveillait le Ferrol; fort ainsi de 15 vaisseaux, ce dernier devait croiser à 10 milles du Cap Finisterre et arrêter net les Français s'ils tentaient de poursuivre leur route vers le N., où d'ailleurs ils étaient exposés à rencontrer Cornwallis, qui constituait là comme une seconde ligne de défense à l'entrée de la Manche; ce dernier amiral était de même invité à s'écarter momentanément de Brest, et à se porter à une trentaine de milles au S. de Penmarch.

Et c'était ainsi qu'à son arrivée aux atterrages d'Europe, Ville-

neuve se heurtait, le 22 juillet, à l'escadre de Calder, par 44° 17′ N et 11° 52′ W. Gr., un peu au large de Vigo. Une bataille s'engageait, confuse et indécise, que les contemporains ont appelée, du nombre des vaisseaux qui y prirent part, le **combat des Quinze-Vingt.** Dans la brume, les deux escadres manœuvraient et se canonnaient un peu au hasard, sans grande envie de part et d'autre d'en venir à un combat rapproché. Le brouillard, tel « que l'on ne savait si l'ennemi était à tribord ou à babord ! », rendait toute combinaison tactique à peu près impossible; craignant un instant une attaque sur son arrière-garde, Villeneuve la couvrait par un virement de bord par la contremarche, et faisait reculer son adversaire; mais deux vaisseaux espagnols, le *Firme* et le *San Rafael,* privés d'une partie de leur mâture, tombaient sous le vent et dérivaient, sans que leurs camarades s'en aperçussent, jusqu'au milieu de la ligne ennemie, où ils étaient capturés.

Le lendemain, Villeneuve présenta à nouveau le combat avec un certain aplomb; mais Calder croyait en avoir assez fait pour remplir ses instructions, et estimait que son premier devoir était de conserver son escadre intacte pour la défense de la Manche; il cédait la place, et une poursuite, plus vive qu'on n'eût attendu de Villeneuve, ne pouvait décider l'ennemi à recommencer l'action. Il disparaissait dans la direction du N., puis, quelques jours après, par crainte du mauvais temps, abandonnait définitivement son poste; les Français, libres de leurs mouvements, allaient relâcher à **Vigo,** d'où ils gagnaient **le Ferrol,** ou plutôt, pour éluder un ordre de l'Empereur qui leur interdisait formellement ce port, **la Corogne.** Villeneuve y arrivait le 2 août, et y opérait sa jonction avec les escadres de Gourdon, que commandait maintenant **Dumanoir,** et de Grandellana. Il se trouvait ainsi à la tête de 34 vaisseaux.

La première partie de sa mission était remplie. En Angleterre, quand on apprit qu'un amiral anglais avait rencontré une escadre française et ne l'avait pas détruite, que notre concentration, malgré tout, se dessinait, le mécontentement fut immense : un an après, Calder, traduit devant un conseil de guerre,

devait encore en subir les effets, et recevoir un blâme sévère.

Mais à Boulogne, dans l'entourage de l'Empereur, ce fut de l'indignation, de la stupeur : l'entrée de Villeneuve à la Corogne, où il allait s'immobiliser, c'était son apparition dans la Manche retardée, la grande opération ajournée, peut-être indéfiniment, et les lettres par lesquelles il expliquait sa conduite, décrivait sa situation, faisaient craindre pis encore : « *Nous avons,* gémissait-il, *de « mauvais mâts, de mauvaises voiles, de mauvais gréements, de « mauvais officiers, de mauvais matelots!...* je suis dans un état « qui ne peut se décrire,... et je m'attends à tout !... je ne puis « prétendre à aucun succès, quelque parti que je prenne. *Il « m'est démontré que les marines de France et d'Espagne ne peu- « vent pas se montrer en grande escadre,* elles n'ont aucune « ressource pour parer aux accidents, et l'ennemi est d'autant « plus audacieux qu'il conçoit mieux que nous-mêmes notre « position... Je vais partir, mais je ne sais ce que je ferai... » et l'effroyable désarroi où était ce chef qui sentait chaque heure le rapprocher de la catastrophe finale se résumait terriblement dans cette dernière phrase de sa lettre à Decrès : « *Je veux finir « cette jérémiade... Mais pourquoi ne m'avez vous pas écouté avant « mon départ de Toulon?* »

Villeneuve à Cadix. Échec définitif de la concentration française. Abandon du projet de débarquement. — Pourtant, pour qui n'aurait pas connu au vrai la situation de la flotte française, sa détresse, l'épuisement de ses équipages, le découragement de ses chefs, l'impuissance où elle était de faire la guerre, les apparences étaient loin d'être si mauvaises. Les Anglais n'avaient pas 40 vaisseaux dans la Manche, nous en avions près du double à portée d'y agir, et à Boulogne il y avait 130.000 hommes prêts à s'embarquer. Il semblait que nous fussions au but, et les ordres de l'Empereur se faisaient plus pressants, plus impérieux que jamais : Villeneuve devait sortir, immédiatement; il serait rejoint au large par la division de Rochefort, qui venait de reprendre la mer sous le commandement du capitaine de vaisseau Allemand; il aurait ainsi 44 vaisseaux; leur apparition devant

Brest, de toutes façons, rendrait sa liberté à Ganteaume, que Cornwallis abandonnât le blocus de son plein gré, ou qu'il fût anéanti dans une bataille navale, où toutes les chances seraient de notre côté, puisque, Ganteaume venant y prendre part, nous serions trois contre un; alors, entrant en Manche avec 66 vaisseaux de ligne, les deux amiraux balaieraient la mer de tous les croiseurs ennemis, et seraient devant Boulogne le 20 août, au plus tard. Il fallait qu'il en fût ainsi, il en serait ainsi! et l'Empereur, dans son impatience, allait jusqu'à se départir du principe qui avait été jusque-là le fondement de toute sa stratégie navale, à permettre, à ordonner d'accepter, de **rechercher la bataille.**

Déjà même, Ganteaume ne devait plus attendre Villeneuve : dès que l'approche de ce dernier attirerait au Sud une partie de l'escadre de blocus, il avait ordre de sortir, avec ses 22 vaisseaux, et de combattre, si l'ennemi en avait moins de 16 (dépêche du 20 juillet); un instant, on songea à lui prescrire d'entrer en Manche avec sa seule escadre! et, de fait, le 21 août, il était venu mouiller à Bertheaume, prêt à exécuter cette nouvelle consigne; mais 18 vaisseaux anglais, dont 10 trois-ponts, étaient en vue; il resta à l'ancre, attendant une occasion plus favorable; le lendemain, l'ennemi se portait contre lui pour le forcer au combat, une assez vive canonnade s'engageait, à laquelle prenaient part les batteries de Saint-Mathieu et de Créach'meur; pour ne pas avoir à soutenir dans cette position une bataille inutile et désastreuse, Ganteaume signalait à ses capitaines de repasser le Goulet et revenait mouiller en grande rade. Il n'en devait plus sortir : les forces ennemies croissaient chaque jour : d'Ouessant à Audierne, les vigies signalaient 40 vaisseaux, le 15 août, puis 50, 60, une armée immense! Toute sortie devenait impossible et l'escadre de Brest, réduite à l'impuissance, n'avait plus qu'à attendre les événements, dans l'attitude passive et résignée qui était la sienne depuis le commencement de la guerre.

En fait, les forces anglaises devant Brest n'avaient jamais compté plus de 46 vaisseaux, ce qui était déjà suffisant : suc-

cessivement, Calder, Stirling, tous les amiraux anglais avaient rejoint Cornwallis, conformément à la règle immuable posée par l'Amirauté; le 15 août, c'était le tour de Nelson; il accourait de Gibraltar, où il était arrivé le 18 juillet, et où Collingwood l'avait empêché de rentrer dans la Méditerranée, pour le renvoyer dans le Nord, au poste de combat. La concentration à l'entrée de la Manche, but dernier de la stratégie de Napoléon, s'opérait donc, mais au profit de nos adversaires, qui jouissaient de tous les avantages des lignes intérieures, et de ceux de communications faciles et constantes entre leurs divers détachements, et elle s'opérait au moment précis où il la fallait pour le salut de l'Angleterre.

Elle ne dura guère; un jour à peine, cette énorme masse de vaisseaux reste immobile dans les eaux d'Ouessant, attendant un adversaire, qui ne vient pas; puis, le 19, elle s'articule, se divise; tandis que Nelson regagne l'Angleterre, où il va se préparer à une nouvelle et dernière campagne, Cornwallis reprend son poste devant Ganteaume, et détache Calder qui, avec 20 vaisseaux, redescend dans le Sud, à la rencontre de Villeneuve.

« *Insigne bêtise!* » allait écrire l'Empereur, quand il sut cette manœuvre, « *chance unique* », que le devoir de Villeneuve eût été de saisir : en présence même de l'ennemi, Cornwallis renonçait à l'écrasante supériorité que lui donnait son nombre, partageait son armée en deux escadres qui, chacune, étaient numériquement inférieures à la flotte française, qui, fatalement, devaient être accablées par elle l'une après l'autre, si nous avions eu un amiral qui sût vouloir le combat.

Mais, comme l'a fait remarquer Corbett, la disproportion des forces était loin d'être aussi grande que la brutalité des chiffres a permis à Napoléon de l'affirmer : la plupart des vaisseaux anglais étaient des trois-ponts, à qui leur force offensive et surtout leur résistance au feu donnaient une efficacité militaire au moins double de celle des 74 qui composaient la majeure partie de l'escadre franco-espagnole; d'autre part, il n'y avait aucune comparaison possible entre la valeur des états-majors et des équipages anglais et celle des combattants démoralisés de l'armée combinée.

Enfin et surtout, Cornwallis n'était pas libre d'agir autrement : la sécurité de la Manche n'était pas le seul objet confié à ses soins; il devait veiller à la défense de tous les intérêts anglais dans les eaux européennes, et il en était de capitaux auxquels la présence de la flotte de Villeneuve en mer était une terrible menace! C'était l'expédition de Sicile, toujours en suspens, et dont la capture aurait eu un retentissement énorme; c'était celle de l'amiral **Popham**, qui venait de partir de Cork avec le corps d'armée du général **Baird**, destiné au Cap de Bonne-Espérance; c'était la flotte de l'amiral **Rainier**, revenant de l'Inde avec 375 millions et les régiments de sir Arthur Wellesley, vainqueur des Mahrattes; c'étaient les convois d'Amérique et des Indes; et c'était surtout la Méditerranée, aussi indispensable à la grandeur de l'Angleterre que la Manche, croyaient les amiraux et les hommes d'État, et où l'apparition de Villeneuve avec 50 vaisseaux de ligne permettrait à la France de tout entreprendre! Seul l'envoi d'une flotte capable de nous contraindre par la force à renoncer à l'offensive pouvait, sur ces divers objets, donner sécurité et confiance à la nation et au commerce britanniques.

Calder, d'ailleurs, n'eut pas à combattre. Talonné par les ordres de Boulogne, le malheureux Villeneuve avait fini par ressortir, le 13 août, avec 29 vaisseaux français et espagnols. Il n'avait aucune confiance dans le succès : la bataille sous Brest, que l'Empereur, maintenant, voulait, ne pouvait être qu'un désastre; jamais Ganteaume ne serait en état d'y prendre part, les vents d'ouest, qui seuls permettaient d'arriver dans ces parages, rendant au contraire la sortie du Goulet extrêmement difficile; il fallait d'ailleurs deux marées pour conduire en mer une flotte mouillée en rade. De toutes façons, on allait à une catastrophe. Pour commencer, il fallait rejoindre Allemand; mais la frégate la *Didon*, partie le 10 à sa recherche, avait été capturée par un croiseur ennemi; par un oubli inconcevable, Decrès avait négligé d'informer Villeneuve que, le 23, Allemand serait à Vigo, où il aurait été aisé de le joindre : on alla donc l'attendre pendant deux jours au large du Cap Finisterre. La fatalité s'acharnait contre nous : la comparaison

des journaux de bord permet d'affirmer que, le 14, par 45° 33′ N. et 13° 31′ W., les vaisseaux de Rochefort ont été à la vue de certains bâtiments de l'armée combinée, mais que l'on n'osa approcher, se prenant de part et d'autre pour ennemis. Enfin, le 15, sur des renseignements fournis par un neutre (et inspirés par l'état-major anglais), Villeneuve se crut dans les eaux d'une flotte de 25 vaisseaux: d'autres, sans doute, battaient la mer, au Nord, à l'Est, à l'Ouest! Tout était perdu! Le malheureux amiral se vit condamné à un combat inégal, à un échec déshonorant : pour sauver au moins son escadre, il fit ce que ses instructions lui indiquaient comme ultime solution, et tournant au Sud, il se dirigea sur Cadix, où il arriva le 18, sans avoir rencontré l'ennemi.

Son départ du Ferrol avait été connu à Boulogne le 22 et, dès ce moment, certains indices avaient permis de croire qu'il faisait route sur Cadix; mais on ne sut d'une façon certaine son entrée dans ce port que le 2 septembre. La colère de l'Empereur, alors, ne connut plus de bornes : « *Villeneuve* », écrivait-il à Decrès, « *vient de combler la mesure;... cela est certainement une trahison;* « *cela n'a pas de nom; c'est un misérable qu'il faut honteusement* « *châtier;...* il sacrifierait tout pour sauver sa peau;... *qu'est-ce* « *que cela lui fait qu'Allemand ait été exposé à rencontrer l'ennemi* « *à un contre quatre?* Il n'y était pas...! » et tout dans ses actes, dans ses paroles tendait à incriminer l'infortuné, à démontrer que c'était par sa faute, par son incapacité, par sa lâcheté, que le plan le mieux conçu se terminait par un échec lamentable, que l'invasion de l'Angleterre, certaine s'il eût fait son devoir, était à jamais rendue impossible.

Car il fallait maintenant l'avouer : la concentration des flottes anglaises achevée, Ganteaume enfermé à Brest, Villeneuve à Cadix, Allemand perdu dans l'immensité de l'Océan, nous n'avions plus aucune chance de nous assurer la liberté de la Manche; la flottille n'était plus, n'avait jamais été qu'un jouet coûteux, inutile, éphémère; l'armée campée à Boulogne était aussi peu dangereuse pour la Grande-Bretagne que si elle eût été aux antipodes, l'Angleterre était sauvée, elle restait maîtresse de la mer, et nous n'avions plus, comme au temps de la Révolution, qu'à

nous venger de notre impuissance sur ses alliés, à recommencer éternellement la conquête de l'Europe; le 1er septembre, l'Empereur quittait Boulogne; le 1er octobre, il était à Strasbourg; en quelques semaines, la Grande Armée avait levé ses camps et traversé la France; la campagne de 1805 commençait : elle allait nous conduire à **Ulm** et à **Vienne**, mais non, comme on avait espéré, à Londres.

Était-ce vraiment la faute de Villeneuve, la conséquence de son entrée à Cadix? Il est permis d'en douter. L'Empereur n'a connu au juste la position des escadres que le 2 septembre, ou, à l'extrême rigueur, le 1er au soir; les renseignements qu'il avait auparavant, vagues et incomplets, étaient tout à fait insuffisants pour déterminer une décision. Or c'est le 1er au matin que Napoléon a quitté Boulogne, et il y avait déjà plusieurs jours à cette date que les troupes réunies dans les camps avaient commencé leur mouvement, que la Grande Armée s'était mise en route pour l'Allemagne; c'est le 13 août qu'il aurait dicté d'un seul jet, suivant la légende, à Daru la fameuse liste d'étapes et de routes de concentration qui devait jeter, avec la rapidité que l'on sait, ses sept corps en Souabe et en Franconie; et ce ne sont pas là des dispositions qu'il ait pu arrêter en une heure, sans les avoir longuement méditées et mûries; bien plus, c'est *le 22* même qu'il ordonnait l'envoi d'un ultimatum à l'Autriche! et *le lendemain* il écrivait à Talleyrand : « *Je cours au plus pressé; je lève nos camps, « je marche sur Vienne.* »

Non, il faut en convenir, la brusque conversion de la France, ce changement d'adversaire qui la lança en un jour de l'Angleterre sur l'Autriche ne fut pas la conséquence de l'unique décision prise par Villeneuve, et peut-être imposée à cet amiral par les circonstances effroyables contre lesquelles il se débattait, de ramener l'escadre à Cadix. Au moment où il y a été acculé, il y avait plusieurs jours que la résolution de l'Empereur était arrêtée, et qu'il savait combien le succès de sa grande entreprise était désespéré : une bataille sous Brest eût-elle été une victoire qu'elle n'aurait pas encore rendu le passage possible, et surtout assuré; et l'on pouvait de moins en moins espérer une victoire, à mesure

que s'affirmait la concentration des flottes anglaises. L'arrivée de Nelson devant Brest, le 15 août, marquait bien la fin des chances qu'avait eues le projet de conquête de la Manche par les Français, si même il en avait jamais eues ; si l'Empereur, même après cette époque, continuait à presser Ganteaume et Villeneuve d'agir, de remplir les missions qui leur avaient été confiées en mars et en mai, c'était parce que cela servait ses projets continentaux, en masquant à tous l'activité fiévreuse que déployait alors la France sur terre, c'était aussi parce qu'il ne pouvait abandonner un projet qu'il avait si longtemps caressé sans avoir tout tenté pour le faire réussir, mais ses illusions étaient dissipées depuis les premiers jours d'août : à moins d'une victoire, tout à fait improbable, si complète qu'à elle seule, sans doute, elle aurait suffi à mettre l'Angleterre à notre merci, il était décidé à ne pas tenter le passage.

Il le fallait, d'ailleurs : un chef d'État comme lui, dont toute la force était d'avoir fait la grandeur et la sécurité de la France, ne pouvait s'exposer à se voir transformé par un retour de fortune en un aventurier isolé au delà des mers, au moment même où sa patrie serait menacée de l'invasion et du démembrement par une coalition européenne. Car l'offensive diplomatique de l'Angleterre avait réussi aussi complètement que sa stratégie navale : l'alliance anglo-russe, compromise en octobre 1804, s'était faite, le 11 avril 1805, par une convention militaire qui laissait de côté les questions controversées : l'Angleterre fournissait les fonds, 36 millions par an, la Russie les hommes ; quatre mois après, l'Autriche, à son tour, adhérait à la coalition ; le 26 août, les troupes russes entraient en Galicie ; de l'Elbe à l'Adriatique et à la Mer Tyrrhénienne, 700.000 soldats allaient marcher sur nos frontières ; dès le milieu d'août, le passage aux actes était imminent : l'impatience du généralissime autrichien, l'imprudent **Mack**, allait encore le précipiter.

Sans doute, nous étions sur nos gardes, et la plus foudroyante des ripostes allait répondre à cette conjuration des vieilles monarchies contre le jeune Empire, la plus éclatante série de victoires allait en quelques semaines détruire la puissance militaire

de l'Autriche et nous conduire en Bavière, en Autriche, en Moravie ; le traité de Presbourg allait suivre, prélude d'une grandeur plus prestigieuse encore que celle de la France révolutionnaire ; il n'en restait pas moins qu'il nous fallait nous battre sur le terrain qu'avait choisi l'Angleterre, renoncer à la conquête de l'Océan, renoncer à écraser notre éternelle ennemie : c'était là le résultat de l'esprit d'offensive et de méthode qui avait dominé la conduite du cabinet britannique dans cette période ; c'était aussi la conséquence du manque d'expérience du plus grand génie militaire de tous les temps à saisir les éléments véritables du succès sur mer, des conditions défavorables où il se trouvait placé, de la fatalité qui le condamnait à faire la guerre avec des marines qui n'étaient pas propres à la faire.

III. Trafalgar.

Le blocus de Cadix. — Le décret démobilisant la flottille, rendu le 30 août par l'empereur, fut connu en Angleterre le 3 septembre, grâce à un caboteur qui se laissa capturer en face du Tréport. L'allégresse fut ce qu'on pouvait attendre : le cauchemar de l'invasion étrangère, de la ruine universelle s'évanouissait, pour ne jamais renaître !

Tout n'était pas fini cependant : l'escadre de Villeneuve existait encore, et tant qu'elle conserverait la possibilité d'agir, tant qu'elle serait capable de reparaître en mer et de servir de pivot à de nouvelles combinaisons de l'Empereur, la sécurité du Royaume-Uni ne pouvait être absolue ; de plus, la domination de la Méditerranée par l'Angleterre, si nécessaire à cette puissance, était loin d'être assurée comme l'était son empire sur les eaux océaniques ; forte de sa position géographique, la France pouvait tenter d'y reprendre l'offensive, de revenir à ses vieux projets, si alarmants pour sa rivale, sur l'Orient, l'Égypte et les Indes ; déjà son action contre le Royaume de Naples, qui se prononçait (Gouvion Saint-Cyr venait de se mettre en marche, le 7 septembre) montrait combien ce danger était sérieux. Il importait donc de compléter les résultats

de la campagne navale de 1805 par des opérations décisives de ce côté, et c'était encore une fois sur la flotte réfugiée à Cadix qu'allait se concentrer tout l'intérêt de la guerre maritime.

« *Cette bête de Gravina, qui avait le génie de la guerre,* » comme disait Lauriston, l'avait compris : dès le 29 août, il insistait auprès de Villeneuve pour que l'on reprît la mer et pour que l'on entrât dans la Méditerranée, dût-on bousculer pour cela les quelques vaisseaux anglais qui seuls étaient en posture de s'y opposer. Avec 50 vaisseaux de ligne, appuyés sur des ports comme Toulon, Gênes, Carthagène, que n'aurait-on pu faire ? Mais Villeneuve n'avait plus aucun ressort : au terme de cette course sur les océans qui durait depuis près de cinq mois, il n'aspirait qu'à trouver un refuge où échapper enfin à cette terrible menace d'une bataille navale suspendue sur sa malheureuse escadre. Il entra à Cadix, et, quand la réflexion fut venue, quand des ordres de Paris furent encore une fois arrivés pour lui rendre une apparence d'énergie, il était trop tard.

Quoiqu'il n'eût que 3 vaisseaux de ligne, Collingwood avait en effet eu le courage de revenir à son poste devant Cadix, dès le 21 août, bloquant ainsi des forces plus que décuples des siennes ; il ne devait pas rester longtemps dans cette situation périlleuse : de toutes parts, abandonnant les missions secondaires qui leur étaient confiées, pour ne songer qu'à l'objectif essentiel, les amiraux anglais accouraient, Bickerton de Carthagène, Knight de Lisbonne : le 23, il y avait 11 vaisseaux devant Cadix ; le 28, apparaissait Calder ; la flotte franco-espagnole était maintenant surveillée par des forces égales, et même supérieures, si l'on tient compte de l'armement et de l'entraînement des Anglais ; non seulement la Manche, mais la Méditerranée étaient sauvées.

Le blocus de Cadix, pourtant, ne pouvait être qu'une solution provisoire ; difficile à tenir, comme l'avait montré l'exemple de 1796-1800, il épuiserait les escadres anglaises et ne donnerait pas, contre les renouveaux de vitalité des marines combinées, la garantie qu'eût procurée la destruction totale de nos flottes. Aussi l'état-major anglais se préoccupait-il des moyens que l'on pourrait employer pour arriver à s'en dispenser ; il ne fallait pas songer à

emporter une place comme Cadix avec une force exclusivement navale: des plans pour détruire les navires réfugiés dans ce port à l'aide de brûlots, de fusées à la Congrève, de **torpilles** (Fulton offrait en ce moment ses services à l'Angleterre) furent étudiés, et rejetés comme chimériques; restait l'hypothèse d'une bataille navale; mais comment arriver à l'imposer, ou à la faire accepter aux Français et aux Espagnols?

Ce furent eux-mêmes qui allèrent au devant des desirs de leurs adversaires : dès le 15 septembre, en effet, l'Empereur avait donné l'ordre que son escadre sortît à nouveau de Cadix, où il croyait alors qu'elle se laissait honteusement immobiliser par des forces inférieures. Il ne s'agissait plus de l'affaire de Boulogne, définitivement enterrée; mais Napoléon ne voulait pas permettre que tandis que nos armées de terre conquéraient l'Europe au pas de course, celles de mer s'avilissent dans l'apathie des ports et s'abstinssent de toute collaboration à l'œuvre commune. En conséquence il ordonnait que l'escadre sortît de Cadix à la première occasion, et se rendît sur les côtes du royaume de Naples, pour appuyer l'armée d'invasion qui se concentrait en Toscane. Comme au même moment, la flotte anglaise recevait l'ordre de prendre ses mesures pour couvrir le voyage de la fameuse grande expédition de Craig, enfin en route pour les Deux-Siciles, on voit qu'encore une fois tout l'effort naval des deux nations adverses tendait vers le même point, et que ce point était l'Italie du Sud, à laquelle on n'attachait tant d'importance que parce qu'on croyait que son maître était le maître de la Méditerranée.

Mais y avait-il lieu, pour un objectif secondaire, et que Gouvion-Saint-Cyr était, en somme, parfaitement capable d'atteindre à lui seul, d'exposer à une destruction totale la meilleure partie de nos forces navales, alors surtout que, en général, l'Empereur faisait une loi à nos amiraux de ménager les vaisseaux, dont nous avions si peu, et d'éviter les batailles, même utiles? Il semblait que l'on pût en douter, et, malgré le caractère impérieux des dépêches de Paris, une réunion des principaux officiers français et espagnols, tenue le 8 octobre, décida qu'il y aurait folie à sortir dans les cir-

constances présentes et qu'il valait mieux remettre cette aventure à plus tard; ce qui est plus curieux, c'est que telle semble bien avoir été la pensée de l'Empereur lui-même : dans les instructions définitives qui furent rédigées le 18 septembre, il est admis que certaines circonstances pourront opposer des « *obstacles invincibles* » à la sortie de l'armée; en ce cas, disait Decrès au commandant des flottes combinées, « *Sa Majesté veut au moins que vous* « *fassiez sortir ou toute l'armée, ou plusieurs divisions, toutes les* « *fois que le temps le permettra.* »

Cette restriction, qui, en somme, rendait à peu près à l'amiral toute liberté de se conduire comme il jugerait raisonnable, ne fut jamais connue de Villeneuve : ces instructions ne lui étaient pas destinées, et celles du 16 septembre, les dernières qu'il ait reçues, sont au contraire conçues dans les termes les plus absolus, les plus comminatoires, les plus brutaux. L'Empereur persistait en effet dans l'attitude qu'il avait adoptée le 4 septembre, et continuait à rejeter sur Villeneuve toute la responsabilité de l'échec retentissant que venait d'essuyer notre plan de guerre contre l'Angleterre. Bientôt même, il n'allait plus se contenter de reproches, d'injures et de menaces; il pensait à des sanctions, à une enquête, à un conseil de guerre, et, pour commencer, il allait enlever au malheureux amiral son commandement, comme s'il en avait été indigne, et lui arracher ainsi la dernière chance qu'il eût de se justifier, de se relever aux yeux de son maître et de l'opinion. Le 17 septembre, il désigna pour le remplacer le vice-amiral **Rosily**, qui partit immédiatement pour Cadix; ce fut à lui qu'il fit remettre les secondes instructions dont nous parlions plus haut. Sans un accident de voiture, et des retards peut-être voulus, Rosily serait arrivé à Cadix vers le milieu d'octobre.

Les reproches de l'Empereur avaient atterré Villeneuve; blâmé, honni par tous, abandonné même de ses amis, même de Decrès qui écrivait : « *Je ne veux pas croire à de la lâcheté, mais à une* « *tête perdue* », il était mûr pour les résolutions désespérées. A sa triste lettre du 6 septembre, par laquelle il demandait, presque humblement, « *des témoignages qui seraient une consolation néces-* « *saire de n'avoir pas pu rendre de plus grands services,* » on n'avait

répondu que par des paroles amères, ou un silence plus inquiétant encore. Dès lors son parti avait été pris : puisqu'on l'accusait d'avoir tout fait manquer par son seul défaut de cœur, il se sacrifierait, et la flotte avec lui, pour sauver son honneur : « *S'il ne « manque à la marine que du caractère et de l'audace, je crois pou-« voir assurer à Votre Excellence que la mission actuelle sera cou-« ronnée d'un brillant succès,* » écrivait-il avec une douloureuse ironie; pourtant, au moment de conduire à une boucherie inutile les vingt mille hommes placés sous ses ordres, il hésita encore, il céda aux représentations de ses subordonnés, de l'amiral espagnol surtout, prêt à faire noblement son devoir, mais qui protestait contre la soumission aveugle exigée par l'Empereur : on attendrait que les circonstances fussent moins certainement défavorables.

Justement, le 19 octobre, on put croire qu'il allait en être ainsi : une partie de la flotte anglaise venait de s'éloigner, pour aller faire de l'eau et des vivres à Tetuan; il n'y avait plus que 27 vaisseaux devant Cadix; dans une certaine mesure, on pouvait dire que la supériorité des forces était de notre côté. En même temps, Villeneuve apprenait, et de la façon la plus blessante, par la rumeur publique, la nouvelle la plus terrible pour lui : Rosily, dont on lui avait annoncé l'arrivée, était chargé, non pas de collaborer avec lui ou d'enquêter sur ses actes, comme il avait cru, mais de le remplacer et de le renvoyer à Paris; il était destitué, déshonoré, incapable de se laver jamais des accusations infamantes que l'on allait faire peser sur lui. Ce fut le dernier coup : « *Je serais charmé* », écrivait-il, « *de lui céder la première place, s'il m'était réservé « d'occuper la seconde; mais ce serait trop affreux pour moi de « perdre toute espérance d'avoir une occasion de montrer que j'étais « digne d'une meilleure fortune* », et, sans plus balancer, il ordonna la sortie de tous les vaisseaux de l'escadre combinée : on allait exécuter les derniers ordres de l'Empereur, faire route franchement à l'Est, sans plus chercher à éviter ou à tromper l'ennemi : c'était la bataille, assurée, inévitable, immédiate.

Les flottes en présence : Nelson et Villeneuve. — Le 20 au matin,

le mouvement commençait; Magon avec plusieurs vaisseaux, était déjà sorti la veille: les croiseurs du capitaine Blackwood, chargés de surveiller les abords de la place, se couvraient de signaux, et se repliaient au large : la flotte anglaise, qui, pour rester libre de ses mouvements et éviter la gêne d'une station prolongée dans le voisinage de la côte, se tenait à 60 milles environ au Sud-Ouest, était prévenue et faisait sur-le-champ route au Sud-Est, vers le Cap Spartel, pour atteindre les Français avant qu'ils eussent donné dans le détroit. Nelson touchait au terme de ses longs mois d'efforts; il avait enfin sa bataille, celle dont il venait d'écrire à ses amis : « *Jamais elle n'aura été surpassée* ».

Car c'était **Nelson** qui commandait l'ennemi : arrivé à Londres à la fin d'août, il y avait été reçu comme le sauveur de la patrie: pour toute récompense, il avait demandé qu'on lui accordât de frapper le coup final, qu'il avait plus qu'aucun autre préparé et contribué à rendre décisif; on lui avait donné tout ce qu'il avait voulu, et, reparti le 12 septembre, il était arrivé le 28 devant Cadix, où il avait pris le commandement de la flotte rassemblée sur ce point, qu'on lui avait promis de porter sans tarder à 40 vaisseaux. Il n'en avait encore que 33, et, même, le jour de la bataille, que 27, mais pas un moment l'idée ne lui vint que le succès pût lui échapper, ou ne pas être complet; sa seule crainte était que les Français ne sortissent pas, et c'était en partie pour les engager à tenter l'aventure qu'il avait abandonné le principe du blocus à courte distance, adopté par Collingwood, et reporté loin dans le Sud le point de stationnement de son escadre.

Dès son arrivée, il avait rassemblé ses capitaines et leur avait expliqué les principes d'après lesquels il entendait mener le combat. Il les avait ensuite résumés dans un court mémoire, qui, leur avait été communiqué à tous, pour qu'ils pussent bien s'en imprégner, et concourir chacun de toute son initiative au succès commun : c'est le fameux **Memorandum**.

Nelson tenait d'abord pour établi qu'il était impossible de former et de manœuvrer utilement une ligne de 40 vaisseaux (il admettait que ce serait là le nombre de ses bâtiments, et que celui des ennemis serait de 46; en réalité, au jour de la bataille, il y eut

27 vaisseaux anglais portant 2.368 canons, contre 18 français et 15 espagnols portant 2.780 canons) ; ce point admis, il se proposait d'imposer à une partie de la flotte ennemie, par la concentration et la décision de son attaque, un combat d'anéantissement contre des forces tellement supérieures que le succès ne serait pas balancé un instant, — tandis que, par sa manœuvre, il contiendrait, maintiendrait hors du feu et hors d'état d'y revenir, le reste de l'armée franco-espagnole. Pour réaliser ce programme, en supposant l'adversaire sous le vent à lui (d'autres mesures étaient prévues pour le cas de l'ennemi au vent), il partageait son armée en deux escadres manœuvrant d'une façon indépendante : 16 vaisseaux, sous le commandant en second (Collingwood), devaient **percer** vers le douzième vaisseau en partant de la queue : cette supériorité, très suffisamment caractérisée, assurait qu'ils réduiraient aisément l'arrière-garde ennemie ; la flotte franco-espagnole occuperait probablement une telle étendue que son avant-garde ne pourrait venir renforcer les bâtiments engagés ; au reste, « *ces « 34 vaisseaux devaient être laissés aux soins du commandant en « chef, qui s'efforcerait de prendre garde à ce que les mouvements du « commandant en second fussent aussi peu interrompus que pos- « sible* ». Il se proposait en effet d'attaquer vers le centre, et supposait que 20 vaisseaux ennemis, dans ces conditions, seraient hors du feu ; il croyait pouvoir ainsi compter sur la victoire avant que l'avant-garde ennemie pût secourir l'arrière-garde, et alors « *la plus grande partie de la flotte anglaise serait en état de rece- « voir ces 20 vaisseaux ou de les poursuivre s'ils cherchaient à « fuir..... Toute l'impression de la flotte britannique devait être « d'acquérir la supériorité depuis deux ou trois vaisseaux en avant « du commandant en chef, qu'on devait s'efforcer de capturer, jus- « qu'à l'arrière-garde... La conduite de la division de Collingwood « serait laissée entièrement au jugement de son chef, et tous les « capitaines devaient regarder leur ligne comme leur point de ral- « liement.....* Mais **aucun capitaine ne pouvait être dans son tort, « s'il avait placé son navire bord à bord avec un vaisseau ennemi** ».

Ce schéma était naturellement susceptible de certaines modifications : c'est ainsi que Nelson semble avoir un instant admis

qu'il pourrait y avoir lieu de constituer un troisième détachement autonome, attaquant en avant de l'amiral français; c'est ainsi qu'il semble avoir quelque peu varié sur le dispositif à prendre pour l'attaque, le memorandum prévoyant une formation **en lignes**, de front ou de relèvement, tandis que les dernières dispositions semblent plutôt avoir tendu à une formation en **colonnes**. perpendiculaires à la ligne ennemie, ainsi d'ailleurs que l'on se représente en général, d'après la tradition, qu'eut lieu la bataille. La pensée du memorandum, offensive à outrance combinée avec une sage économie des forces et une utilisation de toutes les circonstances permettant d'imposer à l'ennemi la bataille telle que l'avait prévue et voulue l'amiral, ne s'en dégage pas moins avec une netteté saisissante, et l'on comprend l'enthousiasme avec lequel il fut accueilli par les capitaines qui allaient être appelés à l'appliquer : « *Quand je leur ai expliqué le* **Nelson Touch** », écrivait l'auteur même de ce plan, « *ce fut comme une commotion élec-* « *rique. Plusieurs avaient les larmes aux yeux. Tous approuvèrent.* « *C'était nouveau, c'était original, c'était simple.* » La bataille pouvait venir maintenant : chacun savait ce qu'il avait à faire et l'accomplirait automatiquement, avec une sorte de fureur froide.

Quelle différence entre cette confiance, cette joyeuse certitude de la victoire, et les sentiments d'angoisse douloureuse avec lesquels l'amiral français gravissait les derniers échelons de son calvaire! Intelligent, expérimenté, savant comme peu de marins l'étaient alors, Villeneuve n'allait pas être surpris par la méthode et les manœuvres de son adversaire : « *L'ennemi* », disait-il à ses capitaines, « *ne se bornera pas à se former sur une ligne de bataille paral-* « *lèle à la nôtre:... il cherchera à entourer notre arrière-garde, à* « *nous traverser et à porter sur ceux de nos vaisseaux qu'il aura* « *désunis des pelotons des siens pour les envelopper et les réduire.* » Il avait donc prévu la tactique nouvelle qu'allait employer Nelson; mais qu'aurait-il pu faire pour la conjurer? Il eût fallu tout transformer dans les habitudes de notre marine? Ce n'était pas en présence de l'ennemi, avec des éléments aussi médiocres que ceux dont il disposait, qu'il pouvait accomplir une révolution pareille. « *Nous avons une tactique navale surannée* », écrivait-il, « *nous ne*

« *savons que nous mettre en ligne, et c'est ce que demande l'ennemi;* « *je n'ai ni le moyen, ni le temps, ni la possibilité d'en adopter une* « *autre, avec les commandants auxquels sont confiés les vaisseaux* « *des deux marines, dont la plupart n'ont jamais su faire une* « *réflexion et qui n'ont aucun rapport de comparaison dans la* « *tête. Je crois que tous tiendront à leur poste, mais pas un ne sau-* « *rait prendre une détermination hardie.* »

Tout ce qu'il crut pouvoir faire, ce fut de former, avec quelques-uns de ses meilleurs voiliers, sous Gravina, une escadre d'observation, qui devait se tenir au vent de l'armée combinée, prête à se porter sur les points de la ligne qui seraient menacés et à répondre par d'autres concentrations de feux à celles que tenterait l'ennemi. Mais même ce dispositif, simple préparation d'une parade défensive, ne put être réalisé : à la suite de la conversion générale qui fut exécutée au commencement de la bataille, l'escadre d'observation se trouva tout simplement placée en queue de l'armée combinée, et son rôle dans l'action ne fut pas sensiblement différent de celui des autres divisions.

D'ailleurs, c'étaient encore moins les manœuvres de l'ennemi que redoutait Villeneuve que l'inertie et l'abandon de ses propres lieutenants : « *Ils ne savent que suivre leur matelot d'avant* », constatait-il ; et il s'efforçait à tout prix de leur faire sentir la nécessité de l'initiative : « *C'est bien plus de son courage et de son* « *amour pour la gloire qu'un capitaine commandant doit prendre* « *conseil que des signaux de l'amiral qui, peut-être lui-même engagé* « *dans le combat et enveloppé dans la fumée, n'a plus la faculté* « *d'en faire...* Tout capitaine qui ne serait pas dans le feu ne serait « pas à son poste; *celui dont le matelot d'avant ou d'arrière serait* « *plus près de l'ennemi que lui, ne serait pas à son poste, et un signal* « *pour l'y rappeler serait une tache déshonorante pour lui...* » Mais que pouvaient ces exhortations du dernier moment contre des habitudes invétérées de passivité, devenues, à force d'être considérées comme le plus grand des devoirs, une seconde nature pour les commandants français?

Bataille de Trafalgar. — Toute l'escadre avait fini par sortir. Le

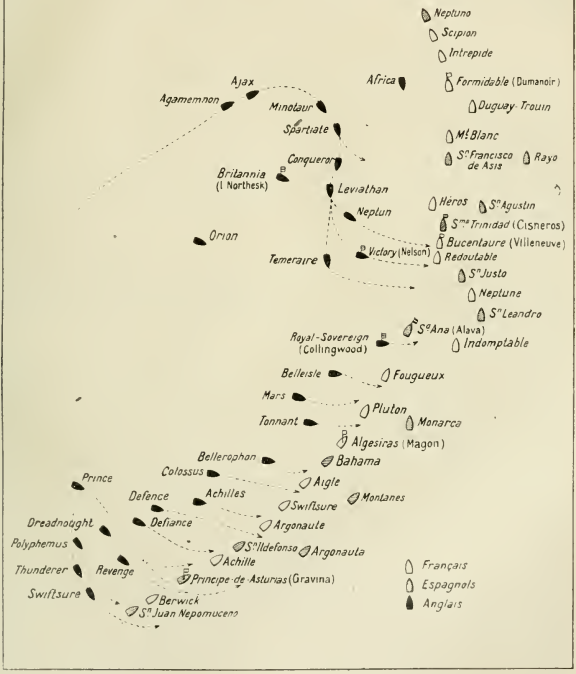
21 octobre, par un vent de W. N. W., qui fraîchit pendant la journée et finit par tourner au S.W., elle faisait route sur le détroit, le cap au S. E., en une longue colonne mal ordonnée. A 7 heures du matin, l'ennemi fut en vue, accourant du S. W., largue, masse de vaisseaux irrégulière où il était impossible de discerner aucune formation, mais qui ne tarda pas à s'articuler en deux pelotons, dont le plus avancé semblait menacer directement l'arrière-garde de l'armée combinée. A 8 heures 30, on était à peu près à 4 milles du Cap Trafalgar, à 21 de Cadix. Villeneuve signala alors de virer de bord lof pour lof tous à la fois, ce qui remettait l'armée combinée babord amures, le cap sur Cadix. L'amiral cherchait sans doute ainsi à conserver quelques chances de salut pour ses vaisseaux désemparés, en maintenant sous le vent à eux un refuge assuré dans ce port de Cadix où l'ennemi ne pourrait les suivre ; manœuvre prudente et humaine assurément, mais qui faisait éclater aux yeux de tous le peu de confiance qu'il avait dans le succès final, et qui était bien propre à augmenter encore le découragement universel.

Quand cette évolution, assez mal exécutée, se trouva terminée, la flotte formait une colonne irrégulière, orientée du N.W. au S. E., longue à peu près de six kilomètres, et dessinant une courbe dont la concavité était tournée du côté de l'ennemi. Plusieurs vaisseaux sous-ventés n'avaient pu prendre leur poste, et formaient par tribord une sorte de seconde ligne, qui allait se trouver dans l'impossibilité de prendre part sérieusement à la première partie du combat. En particulier, entre le vaisseau amiral français, le *Bucentaure*, et la *Santa-Ana*, que montait le vice-amiral Alava, l'absence de deux vaisseaux français et de deux espagnols ouvrait un large créneau, que l'initiative du capitaine **Lucas**, qui y conduisit, sans ordre, le *Redoutable*, de 74, ne parvint à combler que fort imparfaitement.

L'armée anglaise, cependant, approchait. Vers 11 heures 30, Collingwood signala à son escadre de se former en ligne de relèvement sur son vaisseau amiral, le *Royal Sovereign* ; l'ordre fut exécuté, assez irrégulièrement, par suite de la différence d'allures des vaisseaux, et ils n'arrivèrent au feu que les uns après

Bataille de Trafalgar

21 Octobre 1805



Desbrières. Trafalgar.

les autres, à des intervalles très irréguliers; certains même ne trouvèrent pas d'adversaire devant eux, et doublèrent la ligne franco-espagnole par la queue, pour aller la combattre sous le vent.

Quant à la colonne de gauche, après quelques tentatives pour former une ligne de file, elle se présenta au combat en une sorte de peloton confus, suivant tant bien que mal le pavillon de Nelson. Ce dernier, cherchant toujours à prendre pour adversaire direct le pavillon amiral français, et n'arrivant pas à le reconnaître au milieu de cette longue colonne de bâtiments dont aucun n'avait encore arboré ses marques distinctives, longea d'abord la ligne du sixième au treizième vaisseau, à demi-portée de canon, puis, prenant son parti, abattit sur babord et fit force de voiles sur le groupe compact que formaient, derrière le quatre-ponts espagnol *Santisima-Trinidad*, le *Bucentaure* et le *Redoutable*.

Les premiers coups de canon furent tirés à 11 heures 45 par les Espagnols *Monarca* et *Santa-Ana*. Déjà la bataille se dessinait; au sud, la ligne anglaise arrivait au contact, précédée par le *Royal Sovereign*, qui semblait voler au combat: au N., onze vaisseaux, que seules des inégalités de vitesse séparaient, suivaient le *Victory* de Nelson, au grand mât duquel battait l'immortel signal : « **England expect every man will do his duty.** »

A 11 heures 55, le *Royal Sovereign* passait entre la *Santa Ana* et le *Fougueux*, seizième et dix-septième vaisseaux de la ligne franco-espagnole. Quelques minutes après, le *Victory* arrivait à son tour en poupe du *Bucentaure;* pour sauver son amiral, le *Redoutable* se jetait sur la route du trois-ponts anglais et entre les deux vaisseaux accrochés par leurs grappins d'abordage et dérivant ensemble sous la ligne s'engageait aussitôt le plus furieux des corps à corps; le *Neptune,* puis le *Conqueror* attaquaient le *Bucentaure ;* à 1 heure 15, tous les vaisseaux des deuxième et troisième escadres combattaient, plusieurs des deux bords.

A 2 heures 15, le *Fougueux,* ayant perdu 522 hommes sur 700, était emporté à l'abordage par le *Temeraire* de 108 canons, que soutenaient de leur feu le *Belle-Isle* et le *Mars;* presque en même

temps, la *Santa-Ana*, criblée de coups par le *Royal Sovereign* et le *Belle-Isle*, son gréement haché, le vice-amiral Alava qui la commandait mourant, devait amener; le *Royal Sovereign*, démâté de deux mâts, désemparé, était réduit à demander une remorque, et Collingwood transportait son pavillon sur la frégate *Euryalus*. Toute l'arrière-garde française était serrée de près par l'ennemi, et plusieurs bâtiments allaient encore être contraints à se rendre, avant 4 heures du soir.

Au centre, la lutte entre le *Redoutable* et le *Victory* avait pris un caractère d'acharnement épique; un peu avant 2 heures, une balle partie de la hune d'artimon du vaisseau français était venue frapper Nelson, lui brisant l'épine dorsale; il s'était affaissé sur le pont, mortellement blessé, en disant au capitaine Hardy, accouru pour le relever : « Les Français en ont fini avec moi! » Le combat n'en avait pas moins continué sans merci; le *Temeraire*, puis le *Neptune*, étaient venus joindre leurs efforts à ceux du *Victory*; enfin, à 3 heures 30, épuisé, ayant perdu près de 600 hommes, l'intrépide Lucas avait dû cesser la lutte, laissant le *Bucentaure* et la *Santisima Trinidad* isolés au milieu de sept ou huit navires ennemis.

Cependant, tandis que douze ou treize vaisseaux français et espagnols soutenaient ainsi l'effort de toute la flotte anglaise, l'avant-garde entière, dix vaisseaux commandés par **Dumanoir**, continuait à faire route au N. W., ayant à peine tiré quelques coups de canon. Hésitant à infliger à son lieutenant ce qu'il avait lui-même nommé une note infamante, Villeneuve s'était d'abord borné à signaler, à 1 heure 15, « aux vaisseaux qui n'étaient pas engagés « de prendre une route qui les rapprochât de l'action », puis, vers 2 heures 30, il se résigna, aucun effet n'ayant suivi cette injonction, à intimer à l'avant-garde l'ordre de virer de bord tous à la fois et de venir au secours du centre. Dumanoir s'est excusé plus tard de n'avoir pas obéi en alléguant la faiblesse du vent, qui permit cependant à l'Anglais *Africa*, séparé pendant la nuit, de venir rejoindre son poste en prolongeant toute la ligne française. Enfin, vers 3 heures, Dumanoir se décida à exécuter ce mouvement, que tout lui imposait; mais il ne fut suivi que d'une

partie des siens : trois vaisseaux espagnols virèrent vent arrière, et tombèrent sous le vent de la ligne, où ils furent à peu près inutiles ; les autres, aidés de leurs chaloupes, virèrent vent devant, et constituèrent ainsi un groupe de vaisseaux au vent des deux flottes, capable par conséquent de se porter où il était besoin. L'inaction de Dumanoir et son indécision se prolongèrent pourtant encore près d'une heure ; ce fut alors que l'*Intrépide*, commandé par Infernet, l'abandonna pour se porter au secours du *Bucentaure*, suivi par l'espagnol *Neptuno* : « *Où allez-vous ?* » cria Dumanoir au brigadier Valdes, commandant de ce dernier bâtiment : « *Au feu !* » répondit ce loyal officier, qui devait être grièvement blessé quelques minutes plus tard. Vers cinq heures du soir, avec le *Formidable*, le *Scipion*, le *Duguay-Trouin* et le *Mont-Blanc*, Dumanoir était arrivé à peu près à la hauteur de l'arrière-garde ; mais il était maintenant trop tard pour agir : le *Bucentaure* avait succombé depuis près d'une heure, et ceux des bâtiments qui n'avaient pas été pris, ralliés autour du *Principe de Asturias*, qui portait le pavillon de Gravina, étaient en retraite dans la direction de Cadix. Dumanoir n'aurait pu rester sur le champ de bataille sans s'exposer à une destruction maintenant inutile ; il prit le large, cherchant à gagner le golfe de Gascogne, où il espérait opérer sa jonction avec Allemand. Le conseil de guerre qui fut appelé à juger sa conduite, le 13 septembre 1809, le lava de toute accusation, mais l'opinion de la marine et du pays n'en continua pas moins à le rendre en partie responsable de notre malheur.

Car le désastre était à présent consommé. Même quand tout avait été perdu, Villeneuve avait lutté en désespéré, cherchant une mort qui ne vint pas. A 4 heures, le *Bucentaure* à bout de forces, l'amiral avait voulu se faire transporter à bord d'un autre bâtiment pour continuer à combattre ; mais toutes les embarcations étaient fracassées par le feu de l'ennemi ; il lui avait alors fallu subir sa destinée et remettre aux mains du vainqueur le commandant en chef d'une armée de trente vaisseaux de ligne. Conduit en Angleterre, il y fut traité avec les égards dus à son malheur, et obtint la permission de revenir en France pour se justifier. Mais désespérant du pardon de l'Empereur et affolé par

le silence de Decrès, auquel il avait écrit pour lui demander sa protection, il se frappa de six coups de couteau dans une auberge de Rennes, et mourut de ses blessures, le 23 avril 1806. « *Ah! je « n'étais pas né pour un pareil sort* », écrivait-il à sa femme, « *je « ne l'ai pas cherché, j'y ai été entraîné malgré moi.* »

L'amiral Gravina, auquel revenait le commandement, avait signalé, dès que Villeneuve eut amené son pavillon (4 h. 30), à tous les bâtiments qui le pourraient, de se laisser aller sous le vent et de chercher un refuge à Cadix : 5 vaisseaux français et 6 espagnols seulement réussirent à se dégager ainsi; tous les autres succombèrent. A 5 heures 30, l'*Achille*, qui était depuis deux heures la proie d'un incendie que l'on ne pouvait maîtriser, sauta; à 6 heures, l'*Intrépide*, qui eut à la fin jusqu'à sept adversaires acharnés contre lui, amena son pavillon, et le canon cessa de se faire entendre. Un vaisseau avait sauté, dix-sept étaient prisonniers!

Suites de la bataille. — La nuit fut effroyable : dès la fin du jour, le vent tournait en tempête, et les dernières paroles de Nelson avaient été pour faire recommander à Collingwood de mouiller dès qu'il serait possible. Bien peu de bâtiments purent le faire ou gagner le large, et les autres ne tardèrent pas à être en perdition, surtout les prises françaises, en grande partie désemparées, et qu'un équipage insuffisant était incapable de manœuvrer. Le *Redoutable*, la *Santisima Trinidad*, plusieurs autres coulèrent en pleine mer ou se brisèrent sur les rochers; les Anglais brûlèrent l'*Intrépide* et le *San Agostino;* le *Bucentaure*, l'*Algésiras* et l'*Aigle* furent repris par leurs équipages sur les vainqueurs qui les avaient amarinés, mais le second seul put être ramené à Cadix; enfin, le lendemain même de la bataille, le capitaine **Cosmao** eut l'énergie de ressortir de Cadix avec trois vaisseaux français et un espagnol, et réussit à reprendre sur l'ennemi épuisé le *Neptuno* et la *Santa Ana*. En définitive, les Anglais ne réussirent à conduire à Gibraltar qu'un vaisseau français et trois espagnols; un seul de ces navires, le *San Juan Nepomuceno*, put être réparé et incorporé dans la flotte britannique.

Par contre, trois autres vaisseaux, un français et deux espagnols, furent victimes de la tempête et se jetèrent à la côte pour ne plus se relever; tout compte fait, onze vaisseaux seulement rentrèrent à Cadix, pour la plupart démâtés, coulant bas d'eau, incapables de servir sans de longues réparations. Nos pertes en personnel n'étaient pas moins grandes : nous avions 3.370 tués et 1.160 blessés, nos alliés 1.028 tués et 2.545 blessés; l'amiral français **Magon** était tué, l'amiral espagnol **Gravina** mortellement blessé, trois autres officiers généraux blessés, dix-neuf commandants de vaisseau, sur trente-trois, tués ou blessés! En comparaison de cette boucherie, les pertes des Anglais étaient relativement minimes : 1.214 blessés et 449 tués, mais parmi ces derniers était **Nelson**!

Rien ne devait échapper au désastre : les quatre vaisseaux que Dumanoir avait emmenés au large, le soir du 21 octobre, et avec lesquels il tentait de gagner un de nos ports de l'Océan, allaient se heurter le 2 novembre, au large du **Cap Ortegal**, à la division du commodore **Strachan**, que Cornwallis avait détachée à la poursuite d'Allemand. Les forces étaient à peu près égales, quoique Strachan eût l'avantage de pouvoir faire appuyer par quatre frégates le feu de ses quatre vaisseaux de ligne; mais les équipages français étaient épuisés et démoralisés; après quelques heures d'un combat honorable, ils tombèrent à leur tour entre les mains des vainqueurs. Aucun des vaisseaux qui avaient figuré à la journée de Trafalgar n'était destiné à rentrer dans un port français; ceux même qui avaient trouvé un asile à Cadix allaient y devenir la proie de nos ennemis, le 14 juin 1808, lors du soulèvement de l'Espagne contre l'invasion française.

Seule de toutes les forces navales mises en mouvement par les conceptions stratégiques de l'Empereur, la division du commandant **Allemand** devait avoir une fortune meilleure : forte de 5 vaisseaux et de 3 frégates, elle était partie de l'île d'Aix le 17 août, pour opérer sa jonction avec Villeneuve; elle avait longtemps attendu aux points de rendez-vous successifs qui lui étaient assignés, au Cap Finisterre, à Vigo, à Penmarch, en évitant à force d'habileté et de bonheur tout engagement avec les divisions ennemies lancées à sa poursuite; puis, certaine qu'il fallait renoncer

à voir apparaître l'armée navale, elle était allée croiser au Cap Lizzard, au large des côtes de Portugal, dans l'Atlantique, jusqu'à Ténérife, capturant de nombreux navires anglais, et même un vaisseau de ligne, et faisant concevoir à nos ennemis de terribles inquiétudes pour leurs nombreux et précieux convois; enfin, le 24 novembre, elle était de retour à l'île d'Aix, ayant passé 161 jours à la mer, dans une ignorance absolue de tous les événements, et même des dangers qu'elle avait courus. Ce raid de « *l'escadre invisible* », comme on l'a appelée, est un des plus beaux témoignages de ce que peut faire une force navale restreinte mais homogène et entraînée, sous un chef énergique et entreprenant; on pourrait la citer comme un bel exemple des résultats que peut donner, intelligemment conçue et énergiquement menée, une campagne contre le commerce, il est difficile d'y voir une compensation suffisante aux effets de la guerre d'escadres, lorsque ces effets se nomment Trafalgar.

Les observateurs superficiels auraient cependant pu nier que leur grande victoire fût d'une utilité sérieuse pour les maîtres de la mer. Les résultats immédiats et visibles de Trafalgar furent en effet presque insignifiants : sans doute, dès le 24 octobre, Collingwood avait repris sa station devant Cadix, et tous nos ports de guerre et de commerce continuaient à être étroitement bloqués; mais c'était un état de choses qui durait depuis le commencement de la guerre, sans que l'on eût jamais pu dire qu'il gênât sérieusement la France, ou qu'il procurât un avantage marqué à l'Angleterre. Les flottes britanniques, d'autre part, étaient, plus encore que par le passé, maîtresses de se promener dans l'Océan et même dans la Méditerranée sans y rencontrer un adversaire; mais quel avantage réel en revenait-il à leur pays? il était impossible à l'Angleterre de prendre possession du plus minuscule territoire européen, d'entamer sur un point quelconque la formidable masse de l'empire continental. Toutes les expéditions militaires, tous les débarquements que l'on tentait pour faire servir à une utilité pratique l'empire que Trafalgar avait assuré au pavillon britannique sur les mers, semblaient destinées à avorter lamentablement; le corps d'armée que l'on avait mis en campagne dans l'Allemagne

du Nord, sous lord **Cathcart**, était, dès les premières semaines de 1806, contraint à une retraite qui ressemblait à une débandade: même renforcés de l'armée russe d'**Antverp**, ceux de **Craig** et de **Lacy**, enfin parvenus dans l'Italie du Sud, n'y étaient pas plus heureux, et n'osaient même pas disputer le pays aux régiments de Gouvion-Saint-Cyr. En Sicile seulement, grâce à la protection des canons de la flotte, **sir Elliott** réussissait à transformer la dynastie des Bourbons de Naples en vassale, en instrument docile de la Grande-Bretagne; mais en quoi importait-il qu'il y eût au monde un Portugal de plus? en quoi cela intéressait-il la domination de l'Europe et de l'univers? du point de vue économique même, qu'était l'empire de la Méditerranée, sans son commerce?

Or, pendant ce temps, l'efficacité de la force militaire se manifestait sur le continent avec une intensité qui n'avait jamais été égalée : la bataille de Trafalgar avait été livrée le 21 octobre; le 2 décembre, à **Austerlitz**, l'Empereur brisait l'élan des armées russes et autrichiennes; l'Autriche était envahie, démembrée; le Saint Empire Romain Germanique disparaissait de la liste des États: l'année suivante, c'étaient Iéna, Auerstaedt, Berlin, la disparition de la Prusse! puis Eylau, Friedland, Tilsitt, la Russie entrant à son tour dans le système français, l'unité du monde civilisé sur le point de se faire sous la tutelle de Napoléon!

Qui l'emporterait, de la France et de l'Angleterre, de la terre et de la mer? Les contemporains ne croyaient guère qu'un doute fût possible, et Pitt mourant, peut-être du chagrin de voir s'effondrer ainsi l'Europe qu'il avait voulu sauver, disait en montrant la carte du continent : « *Elle ne servira plus de longtemps* »!

Pourtant, c'était l'Angleterre qui devait sortir victorieuse de cette terrible lutte, c'était elle qui l'était déjà, en puissance, au lendemain de Trafalgar! Tout le génie politique et militaire de Napoléon n'arriverait pas à prévaloir contre ce fait capital : l'Angleterre était la maîtresse des Océans. Pendant les années qui allaient suivre, la France s'épuiserait à faire la conquête de l'Europe, conquête qui ne pouvait être encore que la condition et le prélude de la lutte corps à corps, à laquelle, malgré tout, il faudrait un jour revenir, et c'était en vain qu'elle essaierait de profiter de ce

répit pour se préparer à cette guerre nécessaire et prévue; Trafalgar, comme jadis La Hougue, avait dégoûté les Français de la mer et des ambitions maritimes; tout l'ascendant de l'empereur n'arriverait pas à ranimer leur vocation découragée, et la foi manquant, on peut douter que la marine artificielle qu'il s'efforça de créer eût jamais été en état de prendre sa revanche. Au reste, elle ne devait même pas avoir l'occasion de le tenter : l'Angleterre, qui, elle, n'avait qu'à exploiter sa victoire pour mener son adversaire à la ruine et à l'effondrement, était bien décidée à ne pas lui en laisser le temps.

La lutte pour l'empire de la mer s'était terminée à Trafalgar; la lutte de la terre et de la mer allait commencer : toute la question était de savoir si l'influence de la puissance navale sur les affaires continentales serait plus profonde que la pression de la puissance militaire, dominant le continent, sur la vie de la nation maritime.

CHAPITRE VI

LE DUEL DE NAPOLÉON ET DE L'ANGLETERRE : LA MER CONTRE LA TERRE.

La Guerre continue. — La journée du 21 octobre 1805 n'avait en somme décidé de rien : elle avait manifesté d'une façon éclatante ce fait, depuis longtemps incontestable, que l'Angleterre était maîtresse des mers, elle avait enlevé aux Français leurs dernières illusions et rassuré le Royaume-Uni, non seulement sur la sécurité de son territoire, mais encore sur la domination de la Méditerranée ; elle n'avait ni entamé ni ébranlé la formidable puissance militaire et territoriale de l'Empire Français, et celle-ci continuait à grandir, sans que rien pût l'arrêter : déjà **roi d'Italie** depuis le 25 mai 1805, Napoléon faisait de son frère **Joseph** un roi de **Naples** (avril 1806), de **Louis** un roi de **Hollande** (juin) ; **le système fédératif**, qui allait constituer l'Europe Occidentale en une unité sous la suzeraineté de la France, se dessinait : la **Confédération du Rhin** (12 juillet 1806) groupait sous notre protectorat l'Allemagne du Centre et de l'Ouest, et la **Prusse** elle-même adhérait à notre politique, moyennant la promesse du **Hanovre**, enlevé au roi d'Angleterre (avril).

Les vues de l'Empereur allaient plus loin encore : pas un instant il n'avait oublié son rêve de faire la grandeur de la France et la sienne par l'établissement de notre influence, de notre domination en **Orient** : en possession de la Méditerranée, de la route des Indes, nous serions en état de mettre en péril l'empire militaire et économique que l'Angleterre s'était arrogé sur ces mers,

et ce serait comme une revanche de la puissance continentale sur la force maritime qui avait vaincu à Trafalgar.

Déjà, par **Ancône, Brindisi,** et l'Italie du Sud que nous venions d'occuper janvier 1806, par la **Dalmatie** et **Raguse** enlevées à l'Autriche, nous tenions les abords de cette péninsule des Balkans, dont la possession « valait seule encore que l'on fît la guerre! » De ce côté, il est vrai, nous trouvions en face de nous la Russie, qui n'était pas disposée à nous abandonner cette Byzance, depuis des siècles le but ultime de son ambition; mais nos agents s'en allaient jusqu'à Bucarest et à Constantinople ranimer l'énergie militaire des musulmans, et toutes les puissances de l'Europe, de gré ou de force, nous promettaient leur concours pour défendre l'intégrité de l'empire ottoman, c'est-à-dire pour y établir notre influence par la ruine de celle de la Russie.

La continuation de la guerre, qui nous avait rendus les maîtres de l'Europe Occidentale, allait donc nous assurer la domination de tout le bassin de la Méditerranée, nous permettre d'en exclure l'Angleterre, peut-être d'aller par là l'attaquer jusque dans ces Indes qui, croyait-on, faisaient sa grandeur : ses escadres victorieuses ne pouvaient rien contre ce péril! Aussi le découragement était-il immense à Londres : tant de sacrifices, tant de souffrances étaient-ils donc condamnés à rester en vain? Pitt était mort désespéré, et sa dernière parole avait été : « *Oh! ma patrie! dans quel état « je laisse ma patrie!* » Le gouvernement tory, qu'il avait jusque-là soutenu par l'ascendant de son génie, ne lui avait survécu que quelques semaines, et le **ministère national,** le **ministère de tous les partis,** que Grenville avait constitué pour sauver l'État en faisant trêve aux luttes du parlementarisme, se sentait impuissant à obtenir du peuple la continuation de l'effort des dernières années. Jamais la situation n'avait paru pire pour l'Angleterre.

Dans ces conditions, il était naturel que l'on cherchât à limiter le mal, que l'on demandât à la paix ce que l'on ne pouvait arracher à la guerre. Le gouvernement y était d'autant plus porté qu'il comptait parmi ses membres, avec le portefeuille des Affaires Étrangères, le seul homme peut-être qui, depuis vingt ans, eût sans interruption protesté contre une lutte « absurde et crimi-

nelle », « *l'ami de la France* », **Charles Fox**. Chez nous, d'autre part, les nécessités de sa politique, intérieure et extérieure, conduisaient l'Empereur, toujours attaché à se poser en héros pacifique et bienfaisant, à désirer la paix, ou du moins à en faire montre. Aussi les négociations, que les circonstances forcèrent d'abord à prendre un caractère insolite et mystérieux, ne tardèrent-elles pas à revêtir les formes ordinaires : en mars, lord **Yarmouth** fut ouvertement chargé de les poursuivre.

Des deux côtés, on commença par faire parade d'une bonne volonté enthousiaste : la France trouvait légitime que le roi Georges recouvrât son électorat de Hanovre, ne réclamait plus que les Anglais évacuassent Malte, promettait, à la première démarche, de garantir l'intégrité de l'empire ottoman (ce qui s'accordait d'ailleurs admirablement avec ses vues présentes sur cet empire); l'Angleterre acceptait toutes les modifications que les trois dernières années avaient apportées au statut de la France et de l'Europe, reconnaissait l'Empire Français, le royaume d'Italie, le royaume de Hollande, etc...; de part et d'autre, en somme, on se résignait aux faits accomplis.

Les dispositions changèrent quand on aborda les questions qui restaient en suspens, celle de **Naples** en particulier : la France n'admettait pas que l'élévation de Joseph à ce trône pût être remise en discussion plus que celles de Napoléon au trône d'Italie, ou de Louis à celui de Hollande : il lui fallait que l'Italie fût française pour que la **Méditerranée** le fût; c'était justement ce qui faisait que l'Angleterre ne pouvait souscrire à la déchéance des Bourbons! Les troupes britanniques occupaient la Sicile, les nôtres les territoires continentaux, et des deux côtés on refusait de se dessaisir de ce que l'on tenait; la discussion touchait au fond même de la politique des deux nations; très vite elle s'envenima, et, le 9 juillet, les pourparlers furent rompus.

Cependant, le rapprochement qui semblait s'esquisser entre la France et l'Angleterre avait vivement ému l'Europe, et surtout la Russie : une réconciliation entre les deux grandes nations occidentales, sur les bases de l'intégrité de l'empire ottoman, aurait été la ruine de toutes les ambitions de cette puissance. Elle ma-

nœuvra avec une savante perfidie pour la rendre impossible, et son chargé d'affaires **Oubril** proposa, discuta, et finit par signer, le 20 juillet, un traité, infiniment plus séduisant pour la France que celui dont il avait été question avec l'Angleterre, puisque, tout en garantissant l'intégrité de l'empire ottoman, la Russie nous laissait, sans compensation, sans sacrifice de notre part, toute l'Italie du Sud, toutes les positions que nous occupions dans la Méditerranée et dans l'Adriatique. Le traité, il est vrai, n'avait aucune valeur, d'Oubril l'ayant signé sans en avoir le pouvoir, et, le 14 août, le czar allait refuser de le ratifier; le résultat essentiel n'en était pas moins atteint : la Russie était sûre que la réconciliation de la France et de l'Angleterre ne se ferait pas à ses dépens.

C'était au tour de l'Angleterre à se sentir menacée, et son inquiétude se traduisait par l'envoi d'un nouveau plénipotentiaire, **Lauderdale**, avec des instructions singulièrement conciliantes : renonçant à discuter point par point les questions en litige, il devait proposer de reconnaître simplement les faits accomplis et de traiter sur les bases de **l'uti possidetis**; il semblait même disposé à sacrifier la Sicile.

Presque aussitôt les difficultés recommencèrent : l'Empereur entendait conserver tout ce que lui avaient donné ses victoires sur le continent, mais non pas faire nulle part figure de vaincu et abandonner des territoires à l'ennemi; quand on aborda la question des **colonies hollandaises**, celle du **Cap de Bonne-Espérance** surtout, que les Anglais avaient occupé en janvier, et qu'ils prétendaient conserver en récompense de ce qu'ils avaient fait depuis trois ans, il ne fut plus possible de s'accorder : l'Empereur ne pouvait admettre que son alliance n'eût apporté aux Hollandais que la ruine et le démembrement; il avait d'ailleurs besoin du Cap pour ses projets d'expansion commerciale et coloniale.

Dès le 9 août on courait à une nouvelle rupture. Fox, dont la sincère volonté pacifique eût peut-être tenté de tout arranger, allait mourir le 13 septembre, et ceux qui après lui prirent la direction des affaires ne gardaient aucune de ses illusions : ils savaient que, même s'il l'eût voulu, l'Empereur ne pouvait accepter les résultats de la guerre, qu'il lui était impossible de renoncer

à avoir une existence sur mer, tout comme à l'Angleterre de se désintéresser du continent; ils continuaient la conversation, parce qu'ils ne voulaient pas prendre l'initiative de la rompre, parce qu'ils tenaient à rejeter sur l'Empereur la responsabilité de la reprise des hostilités, parce qu'ils avaient besoin de pouvoir dénoncer aux contribuables l'insatiable ambition de la France pour en obtenir les nouveaux sacrifices qu'ils s'apprêtaient à leur demander, ils n'en étaient pas moins irrévocablement décidés à n'attendre rien que de la fortune des armes.

En vain, le 18 septembre, la France allait jusqu'à l'extrême limite des concessions possibles, offrait de renoncer à toute ambition dans l'Inde : les plénipotentiaires anglais répondaient en demandant l'évacuation immédiate de la Dalmatie et de Naples, relevant cette question de la Méditerranée que l'on croyait résolue depuis le mois de juin.

La situation, en effet, n'était plus celle du printemps, alors que l'Angleterre, sans alliés, isolée, enfermée dans son île, n'avait plus aucun moyen de poursuivre la lutte avec nous sur le continent : la non-ratification du traité d'Oubril avait eu pour résultat immédiat de rejeter la Russie au rang de nos ennemis. Puis, le 29 juillet, une indiscrétion calculée de lord Yarmouth avait appris à l'ambassadeur prussien Lucchesini que la France avait offert au roi Georges de lui restituer le Hanovre, cédé pourtant à la Prusse en janvier pour prix de son alliance. L'irritation avait aussitôt été extrême à la cour de Berlin, qui se voyait ainsi menacée de perdre tout le bénéfice de son attitude complaisante, humiliée, des dernières années : le parti jeune et ardent qui, autour de la reine et des princes, réclamait que la Prusse comprît enfin son devoir, en avait aussitôt pris une force nouvelle, et l'armée prussienne était mobilisée le 9 août. La **quatrième coalition** était formée, et l'Angleterre avait enfin la joie de voir recommencer ces guerres continentales par quoi seulement elle pouvait espérer user la grandeur monstrueuse de la France impériale.

Cette coalition surprenait littéralement l'Empereur, qui, le 13 août encore, ordonnait le rapatriement de nos dernières troupes d'Allemagne. Mais il faisait face au danger avec sa rapidité coutu-

mière : le 14 octobre, l'armée prusienne était dispersée à Iéna et à **Auerstaedt**; le 27, nous entrions à Berlin ! La puissance militaire de la Prusse n'existait plus. Celle de la Russie, sans doute, subsistait, et il allait encore falloir huit mois de rudes combats, Pultusk, Eylau, Friedland, pour que le czar consentît à s'avouer vaincu; le succès de la guerre n'en était pas moins décidé : les combinaisons de la politique britannique avaient une fois de plus échoué, devant notre supériorité sur les champs de bataille continentaux.

L'Angleterre demeurait pourtant invaincue et inaccessible, maîtresse des mers, interdisant à la France et à l'Europe de vivre d'une vie normale, et toutes nos victoires n'y pouvaient rien. L'avortement des conférences avait été une immense déception pour l'Empereur, qui avait besoin de la paix pour préparer notre relèvement maritime, et longtemps il garda l'espoir de les renouer. Ce ne devait être qu'un rêve, qui ne reçut jamais aucun commencement de réalisation. Les prétendues négociations de 1809, qui nous bercèrent un instant de l'espoir d'une réconciliation, ne furent qu'une louche intrigue d'ambitieux, de spéculateurs et de traîtres, que le gouvernement anglais ne prit pas un instant au sérieux : **Canning** et **Castlereagh**, qui étaient maintenant les directeurs de l'opinion, dans le Parlement et dans le pays, avaient la conviction qu'aucune paix ne serait solide qui ne serait pas la consécration du triomphe absolu de l'un des deux partis, de l'écrasement définitif de l'autre : la guerre entre la France et l'Angleterre devait être une **guerre à mort**.

I. La marine impériale.

Malheureusement, la France n'était plus armée pour cette lutte : sa flotte était réduite à 30 vaisseaux, au plus, la seule escadre enfermée à Brest conservant pour le moment quelque valeur militaire; la flottille, cet épouvantail un instant si redouté de l'Angleterre, avait déjà pour ainsi dire cessé d'exister : 300 navires, sur 2.000, étaient encore en état de flotter en octobre 1807 ! Quant

aux ports d'embarquement et de refuge sans lesquels il était impossible d'effectuer aucune opération, Boulogne, Ambleteuse, Wissant, etc..., construits trop vite et tout de suite envahis par les sables, ce n'étaient déjà plus que d'infectes vasières, incapables de recevoir le moindre bâtiment. Tout était à refaire, si l'on voulait redevenir capables d'agir contre l'Angleterre.

L'Empereur, pourtant, n'admit jamais que la France pût se dérober à cette tâche : en présence d'un ennemi maître de la mer, ayant à faire face aux charges incessamment renouvelées de guerres contre l'Europe entière, il ne permit pas un instant que l'on épargnât rien pour nous remettre en état de prendre au plus vite notre revanche de nos désastres, de saisir enfin corps à corps l'adversaire dont la ruine nous ferait les maîtres du monde.

Même un génie comme le sien eût sans doute échoué dans une entreprise qui était au-dessus des forces humaines ; mais il ne put jamais s'y appliquer de sa personne, absorbé comme il fut toujours par les multiples soins du gouvernement et du commandement des armées : il n'était d'ailleurs pas marin, et la compétence technique lui faisait défaut pour régler les détails d'une œuvre aussi complexe : il lui fallut se résigner à en remettre le soin à un homme du métier, qu'il proclamait « *un esprit supérieur* », et qui l'était sans doute, mais qui ne possédait aucune des vertus de confiance et d'énergie nécessaires, et dont le caractère explique trop le lamentable échec auquel aboutit encore une fois ce rêve, si souvent caressé et si souvent déçu, de donner à la France une puissance navale à la mesure de ses ambitions.

Denis de Crès ou **Decrès** (1762-1820) était un officier de l'ancienne marine qui, exclu comme noble, et rentré au service en 1795, avait pris une part honorable aux expéditions d'Irlande et d'Orient, et que l'épique combat du *Guillaume Tell* au sortir de Malte (29 juin 1800) avait brusquement mis en vue. Le Premier Consul, qui l'avait eu comme collaborateur lors de la campagne d'Égypte, apprécia toujours singulièrement ce causeur incisif et

brillant, ce courtisan ingénieux, dont il devait faire un des grands dignitaires de sa cour, et un duc de l'Empire, le seul que la marine ait compté dans ses rangs; il l'appela au ministère le 1er octobre 1801 et l'y maintint tant que dura son pouvoir, en dépit des malveillances, en dépit de « malheurs qui n'étaient pas sa « faute, mais celle des circonstances »; lors des Cent Jours encore, il n'imagina pas qu'il pût confier ces fonctions à un autre. Pendant quatorze années, Decrès fut le chef suprême de la marine, avec une indépendance et une liberté d'action que n'eut certainement aucun autre ministre de l'Empereur.

C'était un homme de valeur, un administrateur rigoureux et pur, qui « avait du commandement », et savait la marine mieux assurément que ne l'avait connue avant lui aucun chef de ce département; bien des fois, l'Empereur se plut à constater que son administration était la plus honnête et la plus claire de toutes, « *un chef-d'œuvre* ». Mais il lui manquait les qualités qu'il aurait fallu dans les circonstances où il se trouvait, celles qui suscitent les enthousiasmes et les dévouements, qui font réussir l'impossible; dur et impitoyable, « *aimant le malheur des « autres, il prenait plaisir à se faire haïr* »; très jaloux de la faveur de l'Empereur, il écarta systématiquement des emplois tous ceux en qui il crut deviner des rivaux possibles; il ne pardonna pas à son prédécesseur Forfait d'avoir conservé l'oreille du maître, et le poursuivit d'une haine qui ne s'apaisa que quand il l'eut fait révoquer successivement de ses fonctions de conseiller d'État, de préfet maritime et d'ingénieur des constructions navales; « *soit défaut de jugement, soit défaut de conscience* », a écrit Jurien. « *il ne choisit jamais pour les missions plus importantes « que des hommes médiocres, complètement au-dessous des tâches « qui leur étaient confiées.* » Surtout il n'avait pas la foi, il ne croyait pas au succès, il ne subissait même pas cette fascination de l'Empereur qui fit accomplir tant de prodiges à ses contemporains : « Voulez-vous que je vous dise? » confiait-il à Marmont : « cet homme est fou, tout à fait fou; tout cela finira par une « épouvantable catastrophe. »

Son expérience même et sa connaissance de la marine lui en-

levaient toute illusion, tout espoir d'un retour quelconque de la fortune : « *Je regarde tout mouvement d'un port à un autre comme* « *dangereux* », écrivait-il quelques semaines après son arrivée au ministère. Pendant les années 1804 et 1805, il n'avait cessé d'accumuler les objections contre le projet de passage, de répéter qu'il ne pouvait réussir, de supplier l'Empereur de renoncer à appeler Villeneuve en Manche. Quand l'événement fut venu lui donner raison, il se fit encore plus sceptique et railleur, plus certain que rien ne pouvait être tenté contre la puissance navale de l'Angleterre ; tous les faiseurs de projets, tous ceux qui venaient proposer une entreprise ou une aventure hardies étaient sûrs de ne trouver en lui qu'ironie méchante et mauvaise volonté systématique, quand ils ne s'en faisaient pas un ennemi déclaré. Il finit par professer que la seule conduite raisonnable pour notre marine était de s'enfermer dans les ports et de n'en bouger sous aucun prétexte : « *L'état de guerre sans prises,* raisonnait-il, *est un* « *état désespérant pour les Anglais, et comme c'est leur désespoir* « *qu'il nous faut, il ne faut pas leur donner lieu d'en faire : l'en-* « *nemi bat la mer sans rien prendre, par la bonne raison que nous* « *n'avons rien dehors ; s'il y a quelque chose capable de tuer le* « *génie de la marine anglaise, c'est cette situation !* » Il n'y avait pas à craindre, on en conviendra, qu'un chef de guerre qui développait de telles théories se décidât jamais à imprimer une impulsion énergique aux opérations.

Travaux et constructions. — Comme administrateur, « s'il ne « créait rien, exécutait mesquinement, marchait et ne voulait « pas courir, » ainsi que le lui reprochait Napoléon, il faut pourtant convenir que les résultats de ses treize années de ministère furent considérables ; l'organisation des admirables corps techniques des constructions navales, des ponts et chaussées et de l'hydrographie, la collaboration d'un personnel administratif remarquablement choisi, lui permirent de tirer un fort beau parti des ressources mises à sa disposition. De 1807 à 1812, la France maritime fut comme transformée et revivifiée : aux anciens ports militaires, améliorés, de **Brest, Lorient, Ro-**

chefort, **Toulon**, vinrent s'en joindre de nouveaux, rendus nécessaires par les besoins croissants de la politique et de la stratégie : **Gênes**, **Spezzia**, **Castellamare**, **Venise** jalonnèrent les côtes de la Méditerranée : dans la Manche, la digue de **Cherbourg** assura enfin un abri contre la tempête à nos escadres, un bassin fut creusé, et en 1811 le port parut assez complet pour que l'on y fît stationner une escadre et que l'on y transférât le siège de l'arrondissement maritime du Havre ; plus au Nord, **Anvers**, que complétait l'avant-port de **Flessingue**, devint un arsenal actif et une forteresse inexpugnable, « *un pistolet chargé au cœur de l'Angleterre* » ; on créa de même, au Helder, le port et l'arsenal de **Nieuwediep** pour être la base de la marine hollandaise ; enfin on projeta un grand établissement à l'embouchure de l'Elbe.

Les constructions importaient plus encore à l'Empereur, qui voulait avoir au plus tôt une flotte à opposer aux escadres britanniques : nos ingénieurs, **Sané**, **Rolland**, **Tupinier**, **etc...**, surent mettre en œuvre avec une célérité incroyable les énormes ressources en bois que nous fournissaient les pays occupés par nous, l'Allemagne et même la Pologne ; de 1801 à 1814, 83 vaisseaux et 65 frégates descendirent des chantiers : à la chute de l'Empire, malgré des pertes incessantes, il nous restait 103 vaisseaux et 54 frégates, une fois et demie ce que nous avions au lendemain de la guerre d'Amérique !

Les équipages de haut bord. — Mais à ces vaisseaux il eût fallu des équipages, et la guerre et la crise économique avaient vidé les cadres de notre Inscription Maritime ; il n'y restait que des vieillards et des infirmes : on en était réduit, pour donner à nos navires de quoi les manœuvrer, à revenir aux plus fâcheux expédients de l'ancien régime, à embarquer en masse des étrangers et des prisonniers de guerre, transformés de force en marins français, avec une garnison de soldats pour les surveiller et les faire obéir ! Le mal eût été sans remède si l'Empereur n'avait imaginé, pour suppléer à l'insuffisance de l'inscription, ce qu'on appela la **conscription maritime** : les départements du littoral durent fournir à la marine, ainsi qu'ils faisaient à l'ar-

mée, un certain nombre de jeunes gens, désignés par le tirage au sort, et l'on entreprit de faire des marins de ces paysans arrachés à la charrue, comme l'armée arrivait à en faire des cavaliers et des artilleurs.

L'instruction, la formation professionnelle des recrues, dont on n'avait jusque-là pour ainsi dire jamais eu à s'occuper, prenaient dès lors une importance capitale. On crut que pour la mener à bien, il convenait d'employer les mêmes méthodes que dans l'armée, et on créa, pour encadrer les hommes fournis par la conscription, **50 bataillons de la marine impériale** (1808), que remplacèrent deux ans plus tard des **équipages de haut bord** et des **équipages de flottille**, organisés, à peu de choses près, comme l'étaient les troupes de terre. La discipline y prit un caractère rigide et méticuleux qu'elle n'avait jamais eu dans la marine, les hommes y furent tous habitués à la pratique des exercices militaires, furent armés du fusil, eurent un **sac**, un **uniforme**, avec un **shako** (auquel heureusement on ne tarda pas à substituer un chapeau de cuir bouilli moins incommode à bord); pour exciter l'esprit de corps, cette émulation qui faisait accomplir tant de miracles aux régiments de l'armée, on donna à chaque équipage (destiné en principe à former le noyau de l'armement d'un vaisseau) une **aigle**, qui fut comme le symbole de son unité et de son existence propre; on s'attacha par tous les moyens à éveiller dans l'âme des matelots les vertus militaires et guerrières, et l'entrée dans le bataillon des **Marins de la Garde**, qui les représenta auprès de la personne de l'Empereur, fut considérée comme l'un des plus grands honneurs auxquels ils pussent aspirer; les résultats ne se firent pas attendre et la marine française prit un caractère de corps militaire que l'on n'avait jamais cru qu'elle dût avoir et qui ne fut pas sans étonner étrangement les marins de la vieille école.

Restait à donner à ces conscrits, à ces « soldats », le sens professionnel et l'habitude de la mer à quoi rien dans leur vie passée ne les avait préparés. On se flatta d'y arriver en les faisant vivre perpétuellement à la mer, sur des bâtiments armés en permanence, comme il y en eut chaque année davantage sur toutes les rades de l'Empire, toujours au complet de guerre, toujours en

partance, et en les astreignant à des exercices réguliers et incessants; de fait, on arriva, si nous en croyons les contemporains, à un degré d'entraînement merveilleux; les manœuvres, à force d'être répétées plusieurs fois par jour, finirent par être exécutées d'une manière presque automatique, avec une rapidité que les Anglais eux-mêmes étaient loin d'égaler.

Mais que valait au juste cette instruction artificielle, à laquelle manquait l'épreuve des longues campagnes et des périls réels? qu'en resterait-il en présence de la vraie mer, de la tempête, ou simplement de la houle du large? On le vit lors de cette croisière de Toulon à Corfou, en 1808, « qui fut comme le tour du monde des marins de cette époque »; dès l'appareillage, les accidents, les séparations se multiplièrent, et il fallut bien reconnaître qu'aucune école ne vaut pour une marine celle de la mer : tant qu'elle resterait une flotte de rades et de ports, la nôtre ne serait guère en état de faire figure en face de la flotte britannique.

Le commandement : les écoles navales. — L'Empereur et son ministre, cependant, ne désespéraient pas de leur système, et s'obstinaient à croire aux bienfaits de l'instruction par principes, méthodique et forcée; ils imaginaient même de lui donner une extension nouvelle et d'en faire la base de toute la formation de notre personnel naval; c'était ainsi que les spécialistes, les officiers mariniers de toutes catégories faisant encore plus défaut que les simples matelots, on décidait la création d'**Écoles du second ordre** où entreraient, *par concours*, des candidats, s'habillant et s'entretenant à leurs frais, destinés à constituer par la suite, pour la marine militaire, une maistrance professionnelle, permanente, n'ayant plus rien de commun avec la navigation marchande, conception étrange pour l'époque, qu'aucun commencement de réalisation ne suivit; c'était ainsi surtout que, rompant franchement avec les préjugés de l'époque révolutionnaire, on avait le courage de donner enfin une solution raisonnable au problème du recrutement des officiers.

La marine, en effet, continuait à ne pas avoir les états-majors qu'il lui fallait : en dépit des épurations et des recompositions

successives, on n'avait pu éliminer toutes les non-valeurs introduites dans les cadres, ni trouver le personnel instruit et nombreux qu'il eût fallu pour assurer le commandement d'une flotte dont l'effectif croissait chaque jour : trop de postes, dans les flottilles et même dans les escadres, étaient encore occupés par des officiers **provisoires** ou **auxiliaires**, sans aucune capacité technique et dont la bonne volonté même était médiocre. Il fallait en finir, et donner à la marine un corps d'officiers qui, par l'instruction et le caractère, fût à la hauteur de sa mission, comme avait été celui de la monarchie.

Nulle tâche ne pouvait être plus agréable à Decrès : officier de l'ancien corps, resté tout féru de ses prétentions, il n'aimait pas la marine nouvelle, telle que l'avait faite la Révolution : il la trouvait «... *non pas insubordonnée, mais raisonneuse : toute cette « Compagnie des Indes et ces vieux pilotes seraient toujours « difficiles à corriger!* » et il « *voyait avec plaisir une espèce de « guerre civile entre le caractère de tous ces vieux capitaines et celui « des jeunes gens* », à condition, bien entendu, que ces « jeunes gens » ressemblassent autant que faire se pouvait aux gardes d'autrefois! Plus d'une fois il refusa leur brevet d'enseigne à des candidats qui avaient brillamment passé l'examen, uniquement parce que leur famille appartenait à la classe ouvrière.

La création d'**écoles de marine**, qui systématiseraient l'instruction scientifique et technique des futurs officiers, en même temps qu'elles leur donneraient un esprit et des façons de juger, d'agir et de commander uniformes, parut, à l'Empereur aussi bien qu'à son ministre, le seul remède au mal; elle fut décidée en 1810. Mais si Decrès se réjouit peut-être d'y voir le moyen de ressusciter la caste orgueilleuse à laquelle il se glorifiait d'appartenir, l'Empereur ne permit pas qu'il en fût ainsi : installées sur de vieux vaisseaux ancrés dans les rades de Brest et de Toulon, ces écoles furent essentiellement pratiques et militaires; trois cents jeunes gens *de familles aisées*, durement traités, vinrent y recevoir une éducation toute professionnelle, au terme de laquelle ils se présentaient à l'examen d'aspirant. Les études mathématiques n'y dépassaient pas un niveau élémentaire : plus semblables aux

écoles de Fontainebleau et de Saint-Cyr qu'à celles d'avant la Révolution, elles avaient pour objet de transformer des jeunes gens pris dans toute l'étendue de l'Empire en officiers de marine dévoués à l'Empereur, non de recruter un corps aristocratique et savant, et bien vite les survivants de l'ancienne marine leur reprochèrent de ne former les jeunes gens qu'« *aux basses parties du métier* », et de ne pas leur donner la distinction d'intelligence et de caractère qui avait fait la gloire du vieux Corps.

Ces écoles étaient sans doute une excellente institution, mais de longues années devaient s'écouler avant que leurs élèves fussent en mesure de suffire au commandement. Or c'était tout de suite qu'il eût fallu à l'Empereur des chefs pour ses flottes! Longtemps il crut que, pour la marine comme pour l'armée, il pourrait trouver dans les rangs inférieurs de la hiérarchie des hommes qui garderaient encore au cœur l'ardeur et l'ambition des généraux révolutionnaires : « *Présentez-moi,* écrivait-il à Decrès, *une liste de six jeunes officiers de marine, commandant des vaisseaux ou des frégates, les plus capables d'arriver à la tête des armées : mon intention est de les faire arriver par tous les moyens!* » et dans cette vue, il n'hésitait pas à faire de **Duperré** un contre-amiral à trente-six ans, de **Roussin** et de **de Rigny** des officiers supérieurs à vingt-huit ans; mis en lumière par les beaux combats du *Renard* (11 juin 1811) et de l'*Abeille* (26 mai 1812), **Baudin** et de **Mackau** devenaient, l'un capitaine de vaisseau à vingt-huit ans, l'autre capitaine de frégate à vingt-quatre!

Mais aucun de ces hommes n'eut le temps d'atteindre sous son règne aux grands emplois, et ceux que Decrès proposa à son choix, braves soldats, et même bons marins en général, n'eurent jamais l'audace et l'intelligence qui leur eussent permis d'égaler les généraux de l'armée de terre. « *Quand donc trouverai-je un amiral qui consente à perdre quatre ou cinq vaisseaux pour gagner une bataille?... où donc les amiraux français ont-ils appris qu'on pouvait faire la guerre sans courir un risque?* » se lamentait l'Empereur. Ce fut en vain : sa carrière s'écoula sans qu'il eût rencontré l'**homme de la marine** : à force d'autorité et de sacrifices, il avait pu donner à la France un matériel de premier ordre,

des équipages disciplinés et braves; il ne put former d'amiraux ayant la volonté de s'en servir.

II. La France chassée des Océans.

Dernières opérations dans les eaux européennes : les flottes françaises bloquées. — L'Empereur, cependant, voulut toujours que la France continuât à entretenir des flottes armées en permanence, prêtes à appareiller *au premier ordre :* il y eut ains des divisions à Cherbourg, à Lorient, à Rochefort, des escadres à Toulon, à Brest, une surtout à Anvers, sous **Missiessy**, qui ne tarda pas à être la plus nombreuse : il y eut 31 vaisseaux armés en 1807, 40 en 1811, 53 en 1812. Mais cette puissance était surtout apparente : toujours immobiles et comme inertes sur les rades, ces escadres pour qui c'était un périlleux exploit d'aller d'Anvers à Flessingue, de Brest à Bertheaume et de Toulon aux Salins d'Hyères, n'étaient guère propres à la bataille; tous le savaient, et l'Empereur le premier, qui bien des fois confessa que le seul effet utile qu'il pût attendre de ces coûteux armements était d'énerver et de ruiner la puissance navale de l'Angleterre, de l'épuiser en l'obligeant à entretenir des flottes de blocus formidables pour parer à une reprise d'activité de notre marine.

Cet espoir aussi fut, en grande partie, déçu : sans doute, la marine anglaise souffrit de cet effort démesuré qui la contraignit à maintenir ses navires et ses équipages éloignés de la métropole pendant des années; certaines escadres, celle de la Méditerranée en particulier, dont la croisière monotone dégénérait en une routine paresseuse, perdirent quelque peu de leur efficacité militaire à ce métier fastidieux; on finit par éprouver une certaine difficulté à recruter les équipages, les volontaires cessant d'affluer depuis qu'il n'y avait plus ni profit, ni gloire à espérer, les prises se faisant aussi rares que les batailles, mais, dans l'ensemble, la force effective de la marine anglaise se maintint, grâce à des chefs comme **Collingwood, Pellew, Gambier, Ducwkorth**, etc... et elle était aussi prête à la victoire en 1814 qu'en 1805.

Toute sa tâche pendant ces longues années fut de maintenir aussi strict que possible le blocus de l'immense ligne de côtes qui finit par s'étendre de la Mer Blanche au Péloponnèse, et de surveiller étroitement toutes les velléités de mouvements de nos forces navales. Elle y parvint par l'application méthodique et continue des règles qu'avaient posées Jervis, Nelson et surtout **Cornwallis** : on ne gardait dans le voisinage immédiat des ports français que quelques frégates et quelques vaisseaux bons voiliers, formant une **Inshore Squadron** propre à signaler toutes les tentatives de sortie et, le cas échéant, à engager le combat contre une escadre cherchant à gagner le large ; le reste se maintenait hors des vues, loin des côtes qui étaient le seul danger véritable, mais à portée d'accourir à la première alarme. De temps en temps, les escadres allaient se rafraîchir à Palma, à Madère, à Torbay, puis revenaient prendre leur éternelle faction.

Peu à peu d'ailleurs, l'audace de nos ennemis se fit plus grande : à proximité de nos côtes, ils se saisirent de quelques îles, organisèrent des aiguades, des abris de fortune où trouver un peu de repos et de rafraîchissement; ils occupèrent ainsi les îles **Saint-Marcouf, les Chausey, Molène, les Glénans, Houat, Hœdic, les îles d'Hyères**; ils finirent par mouiller des corps morts à **Quiberon** et en baie de **Douarnenez**, où ils purent exécuter de menues réparations, changer leurs gréements, voire visiter leurs carènes; l'escadre de la Méditerranée prit l'habitude de venir étaler les tempêtes dans le golfe de Fos, et souvent ses embarcations remontèrent le Rhône : à quelques centaines de mètres du littoral, la mer était anglaise !

Jamais pourtant le blocus ne fut tellement étroit que des navires isolés, des divisions, commandés par des hommes résolus, ne pussent prendre le large : en décembre 1803, par exemple, les divisions **Leyssègues** et **Willaumez** réussirent à sortir de Brest sans rencontrer d'adversaire. La vaste étendue de côtes qui va de la Loire à la Bidassoa, surtout, était difficile à surveiller d'une façon continue, faute d'un mouillage où les escadres pussent stationner en permanence, personne n'ayant osé renouveler à Belle-Ile et à l'île d'Yeu les tentatives de 1760 et de 1796; c'est ce

qui explique pourquoi, de tous nos ports, Rochefort fut à cette époque celui qui montra le plus d'activité : **Allemand** put en sortir, en 1808, avec six vaisseaux qu'il conduisit sans encombre au Golfe Juan, où vint le joindre **Ganteaume** avec une division armée à Toulon ; tous deux se rendirent à Corfou, que les Russes devaient nous restituer en vertu du traité de Tilsitt, y opérèrent leur jonction avec l'escadre de **Seniavin**, puis, après avoir mis l'île sur un pied de défense qui nous permit de nous y maintenir jusqu'en 1814, regagnèrent Toulon sans avoir été inquiétés.

Mais c'étaient là de véritables coups de chance au renouvellement problématique : quand on projeta en 1809 de faire de ce même Rochefort le point de concentration d'une grande expédition destinée à secourir les Antilles aux abois, on essuya un véritable désastre : Willaumez réussit bien à y conduire une division armée à Brest, et le commandant **Jurien** trois frégates de Lorient, qui eurent à repousser sur la plage des **Sables d'Olonne** l'attaque de toute une escadre anglaise (24 février) ; mais ce rassemblement avait éveillé l'attention de l'ennemi, et, le 17 mars, l'amiral **Gambier** arrivait en rade des Basques avec onze vaisseaux : **Allemand**, qui venait de prendre le commandement, se croyait en sûreté, ses douze vaisseaux et ses trois frégates mouillés sur trois lignes entre l'île d'Aix et la terre, couvertes par une estacade et une flottille de 73 embarcations ; ces précautions étaient vaines : lord **Cochrane** ranimait l'ardeur de son chef hésitant, et, le 11 avril, par grosse mer et vent du N.W., l'ennemi lançait sur nous 21 brûlots d'une taille inusitée. Une horrible panique s'emparait des commandants français ; dix vaisseaux appareillaient dans la nuit en coupant leurs câbles, et la confusion était telle que tous, sauf deux, se jetaient sur les bancs de sable et les rochers des Palles ; ils y restaient plusieurs jours, incapables de se mouvoir et même de combattre. Le plus grand nombre des navires finissaient pourtant par être sauvés et par entrer dans la Charente ; mais deux d'entre eux tombaient entre les mains des Anglais, et trois autres devaient être livrés aux flammes. La colère de l'Empereur se traduisit par une sévérité à laquelle la marine n'était pas habituée : le capitaine du *Calcutta*, qui avait abandonné son

vaisseau encore capable de combattre, fut condamné à mort et exécuté. En Angleterre aussi, on se déchaîna contre l'amiral Gambier, qui n'avait pas détruit l'escadre française : traduit devant une cour martiale, il fut privé de son commandement. De toutes les forces destinées aux Antilles, seule la division du commandant **Troude**, partie de Lorient, était parvenue à destination.

Ce n'était pas seulement dans l'Océan que la situation était aussi navrante : chargé de conduire une division de Barcelone à Toulon, le contre-amiral **Baudin** se laissait surprendre par une escadre anglaise et, s'il réussissait à trouver un refuge dans le port de **Cette**, devait laisser en arrière deux vaisseaux échoués, qu'il fallut incendier (26 octobre 1811). La même année, le commandant **Dubourdieu**, parti d'Ancône avec deux frégates françaises et deux italiennes, tombait à l'improviste près de Lissa sur des forces supérieures : avec une fougue héroïque, il tentait l'abordage et succombait dans le combat (13 mars 1811). Cette mort était un fait d'armes dont la marine pouvait s'enorgueillir, elle ne nous rendait pas la liberté d'agir, dans une mer dont nous occupions tous les rivages! Jusqu'à la fin, des engagements comme celui du *Rivoli* au sortir de Venise (21 février 1812), celui du *Romulus* devant Toulon (12 février 1814), etc..., venaient nous rappeler de quelle sécurité pouvaient jouir nos bâtiments, sous le canon de nos côtes!

Le blocus était donc aussi strict, aussi désastreux pour nous que nos ennemis pouvaient le desirer : nul ne pouvait répondre qu'un navire parti de Lorient arriverait à Brest, et ce dernier port, privé du cabotage qui seul aurait pu l'approvisionner de matériaux et de munitions navales, était incapable de maintenir son activité. L'Empereur ordonnait la construction du canal de **Nantes** à **Brest**, destiné à le mettre en communication par la Loire avec le Centre de la France, l'aménagement d'une série de mouillages fortifiés le long des côtes pour permettre à de petits navires de se glisser par bonds successifs de l'estuaire de la Seine ou de celui de la Gironde jusqu'en Bretagne; peines perdues! notre grand arsenal devenait chaque jour plus incapable de remplir sa mission, et le principal rôle comme port de construction et d'ar-

mement devait passer à **Anvers** qui, desservi par l'admirable réseau fluvial du Rhin, pouvait du moins continuer à suffire aux besoins des chantiers et des escadres.

Impuissance des Anglais contre les côtes du continent. — L'Angleterre tirait donc de la maîtrise de la mer, qu'elle devait à ses victoires, ce premier et essentiel avantage qu'elle contraignait la France à se renfermer dans ses ports, qu'elle l'obligeait à renoncer à être une puissance navale. N'aurait-elle pu lui demander plus? la marine ne pouvait-elle agir contre la Terre? des troupes transportées, appuyées par cette flotte victorieuse, ne pouvaient-elles, sinon envahir et conquérir la France, du moins, par des incursions brusques et dévastatrices, y entretenir l'inquiétude, l'insécurité, le désordre, alarmer, énerver l'opinion, et par là diminuer la force politique et militaire du gouvernement impérial, surtout si l'on combinait cette sorte de guérilla maritime avec les mouvements des armées coalisées qui ne cessaient de guerroyer contre la France, au Nord, à l'Est, au Midi, partout? Strogonoff, en 1806, offrait une armée russe à jeter sur les côtes de l'Europe Occidentale; trois ans plus tard, le général français Sarrazin, à la solde de l'Angleterre, signalait la faiblesse défensive de la France, dont toutes les troupes étaient en Autriche et en Espagne : il n'y avait là « que des recrues qui ne savent « pas tenir leur fusil; de Boulogne on arriverait à Paris, par Abbeville, Amiens et Beauvais, sans brûler une amorce. »

Jamais le cabinet de Londres ne se laissa aller à ces rêves : il se rappelait l'exemple de Tromp en 1675, celui de ses propres déconvenues au temps de la Guerre de la Succession d'Espagne, de la Guerre de Sept Ans; ces expériences répétées avaient montré le peu de chances de succès de semblables entreprises, avec les effectifs restreints, sans cavalerie et sans artillerie, que l'on pouvait seuls ainsi débarquer, surtout dans un pays où l'on ne rencontrerait aucun concours, aucune sympathie. Une armée anglaise aventurée sur le sol de la France napoléonienne aurait été capturée en quelques jours ! Même dans les pays qui supportaient le plus mal notre domination, ces aventures mes-

quines étaient vouées à l'impuissance : quand le général Stuart tenta de prendre pied dans les Calabres, où il escomptait un soulèvement des légitimistes napolitains, il ne vit venir à lui que quelques brigands; deux mois après sa victoire de **Sainte-Euphémie**, il n'avait qu'à se rembarquer en hâte, pour ne pas être forcé de se rendre aux troupes du roi Joseph (1806); trois ans plus tard, une occupation d'**Ischia** et de **Procida** était plus éphémère encore. Le gouvernement anglais s'abstint donc, pendant toute cette période, de rien entreprendre contre nos côtes.

Une seule fois, il crut devoir se départir de cette attitude prudente, mais ce fut pour atteindre un objectif d'importance capitale. L'existence de la place d'**Anvers**, où stationnait maintenant une escadre de seize vaisseaux, semblait une menace intolérable pour la sécurité de la Grande-Bretagne. Les conseillers du Prince Régent pensèrent pouvoir profiter de l'absence des troupes françaises, alors employées en Autriche, pour emporter cette forteresse par un coup de main. Le succès de cette invasion, d'ailleurs, dépasserait de beaucoup l'incendie de quelques vaisseaux : on était au moment où Napoléon, repoussé d'**Essling** le 22 mai 1809, rassemblait ses forces dans l'île Lobau pour jouer la partie décisive de **Wagram** (6 juillet); pour la première fois, la victoire semblait se refuser à lui; de toutes parts les mécontents, les vaincus, les ennemis de la France s'agitaient : **Katt**, **Schill**, **Dornberg**, le duc de **Brunswick**, avec des fortunes diverses, appelaient l'Allemagne aux armes; un succès des Anglais à Anvers, la constitution sur ce point d'un centre d'action qui reporterait la guerre aux frontières de l'ancienne France serait le signal d'un soulèvement universel; en Hollande, en Belgique même, les envahisseurs pouvaient compter sur l'aide des partisans de l'ancien régime : l'amiral **Strachan** et lord **Chatham** (le frère de Pitt), mis à la tête de l'opération, eurent 39 vaisseaux, 100 navires de guerre 500 transports, plus de 40.000 hommes de troupes.

Quand ils parurent à l'embouchure de l'Escaut, le 29 juillet, il était sans doute déjà trop tard pour que leur coopération pût être utile aux armées autrichiennes, qui avaient demandé une suspension d'armes le 12; il parut pourtant que rien ne serait en

état de leur résister : les Français ne tentèrent même pas de s'opposer à leur débarquement dans l'île de **Walcheren**. Nos chefs militaires se demandaient s'ils pourraient défendre Anvers, et quelques-uns proposèrent de couler les vaisseaux pour que l'ennemi ne pût les emmener. Une véritable terreur se répandit jusque dans le centre de la France, excitée d'ailleurs par **Fouché** qui, pour des motifs restés obscurs, exagéra encore la portée d'événements que tout commandait d'atténuer et, par de prétendues mesures de défense prises à grand fracas, arriva à provoquer, même à Paris, un inexcusable affolement.

Mais les Anglais ne surent pas profiter de la situation : mal à leur aise dans ce pays inconnu, où personne n'osait se prononcer pour eux, ils ne crurent pouvoir avancer sans d'infinies précautions pour ne pas être coupés de leurs transports; la facilité avec laquelle ils s'emparèrent de la citadelle de **Flessingue** (15 août) ne put les décider à aller de l'avant; jamais ils n'imaginèrent qu'il leur fût possible d'aborder directement Anvers en remontant l'Escaut ! Ils entreprirent de tourner les défenses en passant sur la rive droite du fleuve, mais la résistance du général **Rousseau** dans **Cadzand** leur ferma l'entrée du Brabant, et donna le temps aux troupes et aux gardes nationales du Nord de la France d'accourir; bientôt **Bernadotte** eut une véritable armée sous la place.

Les opérations furent alors suspendues; pendant trois semaines encore, les régiments anglais demeurèrent campés dans les marécages de la Basse Meuse; les fièvres, le typhus ne tardèrent pas à faire leur apparition dans ces troupes oisives, mal nourries, démoralisées : il y eut bientôt 12.000 malades dans les hôpitaux. Le 2 septembre, le cabinet de Londres se décida à reconnaître que le coup était manqué, qu'il fallait se hâter si l'on ne voulait voir cet échec devenir un désastre : la flotte n'eut plus qu'à rapatrier les troupes; tout était terminé en décembre. Cette erreur avait coûté à l'Angleterre 4.000 morts, dont 106 seulement étaient le fait des combats, et 600 millions !

La leçon profita et le gouvernement anglais ne se risqua plus à agir par ses seules forces contre les côtes de l'Empire Français.

trop sûr qu'un corps de débarquement isolé, exposé à la concentration rapide de troupes que permettaient notre système militaire et la perfection nouvelle des voies de communication, y aurait couru au-devant d'un anéantissement sans utilité. Ce n'était ni de cette manière, ni de ce côté qu'on pouvait exploiter la maîtrise de la mer.

La Guerre hors d'Europe : les Antilles, l'Afrique. — Il en était autrement dans les mers lointaines, dans les régions extra-européennes, aux colonies, où leur supériorité navale permettait à nos ennemis de transporter des forces infiniment supérieures à nos faibles garnisons qui, isolées, n'ayant à compter sur aucun secours, étaient vouées à succomber tôt ou tard. Dès que Trafalgar eut marqué la fin de nos tentatives pour lui contester l'empire des mers, le gouvernement anglais eût pu sans peine s'assurer de toutes les possessions que la France conservait hors d'Europe; s'il ne le fit pas alors, ce fut sans doute que des visées plus graves l'occupaient, ce fut aussi que ces territoires lui semblaient de trop mince valeur; mais un jour vint où il fallut à tout prix des victoires, des conquêtes pour satisfaire, pour apaiser l'opinion publique exaspérée par les déceptions répétées qu'infligeaient à l'amour-propre britannique les succès de la France en Europe : le cabinet Perceval se résigna à chercher ces satisfactions où il pouvait les trouver, et décida pour 1809 l'occupation des débris de notre empire colonial.

Aux **Antilles**, il n'y eut pour ainsi dire pas de lutte : un instant, la présence de **Missiessy**, puis celle de **Villeneuve** y avaient valu quelque tranquillité à nos possessions, nous avaient même permis de razzier celles de nos voisins; à partir de 1806, les rares forces navales françaises qui osèrent encore se risquer dans ces parages, sous **L'Hermitte**, **Leissègues**, **Willaumez**, **Troude**, ne firent qu'y passer talonnées par l'ennemi, et l'on a vu à quel désastre aboutit la grande expédition projetée en 1809. Nos colonies ne devaient espérer qu'en elles-mêmes : si elles échappaient à l'invasion étrangère, ce ne serait que par l'emploi qu'elles feraient de leurs ressources propres.

Ces ressources étaient dérisoires : soldats, marins, gardes nationaux, ce fut tout au plus si **Villaret-Joyeuse**, capitaine général de la **Martinique**, put opposer 2.138 fusils aux 18.000 hommes de bonnes troupes que **Beckwith** et **Provost** vinrent débarquer le 30 janvier 1809; pour l'honneur, il leur opposa une défense que dans son désir d'épargner de trop grands malheurs aux habitants il jugea inutile de prolonger outre mesure : il capitula le 24 février. **Ernouf** ne fit pas mieux à la **Guadeloupe** l'année suivante; **Tabago**, **Sainte-Lucie**, etc... avaient depuis longtemps précédé les grandes îles; à **Santo Domingo**, le général **Ferrand** avait héroïquement prolongé la résistance jusqu'en 1809; quand il vit l'attaque anglaise se prononcer et lui enlever tout moyen de lutte contre les ennemis qui l'assiégeaient du côté de la terre, il se suicida de désespoir, et ses soldats se rendirent aux Anglais pour ne pas tomber entre les mains des hordes féroces du futur roi **Christophe**, qui remplaçait Dessalines. Sur le continent, **Victor Hugues**, attaqué à la fois par une escadre anglaise et une armée venue du Brésil, ne put que remettre la **Guyane** aux Portugais le 12 janvier 1809. Trois mois après, le **Sénégal**, qui avait traversé presque sans incident toute la période révolutionnaire, était occupé à son tour. Il ne restait rien de nos possessions d'Amérique et d'Afrique.

Mais que valaient ces minuscules Antilles, dévastées par quinze années de troubles et de guerres serviles? Leur rôle économique, qui les avait jadis rendues si précieuses, commençait à décliner : on y tenait si peu à Londres qu'on fut tout heureux, en 1812, d'acheter par l'abandon de la Guadeloupe à la Suède l'alliance de cette puissance momentanément prise de frénésie coloniale.

Si donc l'on voulait assurer à l'Angleterre une compensation pour l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne, subjugués ar nous, il fallait la chercher ailleurs. Il fallait aussi empêcher que ces agrandissements sur nos frontières nous en valussent dans le reste du monde, que les colonies suivissent le sort des métropoles : la prise de possession de l'empire hollandais et de l'empire espagnol aurait fait de nous les maîtres d'un tiers de la terre! L'on comprend qu'au lieu d'attendre, comme pour

nos établissements des Antilles, qu'il n'eût rien de mieux à faire, le gouvernement de Londres se soit empressé, dès qu'il eut les mains libres, de tout mettre en œuvre pour occuper les domaines, d'une valeur immense, eux, que nos alliés conservaient au delà des mers.

L'œuvre fut, en général, facile et bien menée : **Surinam**, **Curaçao**, **Saint-Eustache**, **les Antilles hollandaises**, **les Antilles danoises** se rendirent aux premiers coups de canon; les îles portugaises, les **Açores**, **Madère** ne furent jamais que des points de ravitaillement hospitaliers aux escadres britanniques; et, en janvier 1806, le **Cap de Bonne-Espérance**, après une défense assez vive, mais singulièrement maladroite, tombait entre les mains des Anglais, qui ne devaient plus abandonner cette précieuse position, objet de leur ambition depuis qu'ils avaient commencé à posséder des établissements aux Indes.

L'Amérique du Sud. — Ce n'était encore là que de minces avantages à côté d'autres que l'Angleterre convoitait aussi depuis des siècles et que les circonstances semblaient mettre à sa discrétion : les **colonies espagnoles**, en effet, séparées de la mère patrie par l'infranchissable Océan, étaient, plus encore que celles de la France, livrées à elles-mêmes, réduites à leurs propres forces. Que valaient ces forces? et les colonies auraient-elles l'énergie, l'envie d'en user? n'accueilleraient-elles pas comme des libérateurs ceux qui viendraient mettre fin à l'abominable tyrannie qui, depuis des siècles, les isolait du monde et de la civilisation? l'heure n'était-elle pas venue où, comme on l'avait prédit dès le temps de Ralegh et d'Elisabeth, l'héritage de Colomb, que l'Espagne n'avait su exploiter et vivifier, passerait aux maîtres de la mer, plus dignes de le posséder, plus capables de le mettre en valeur?

Un instant on put l'imaginer : **Popham**, le vainqueur du Cap, crut devoir saisir une occasion de compléter son succès en donnant cet autre empire à sa patrie, et, de sa propre initiative, conduisit le général **Beresford** avec une petite armée **La Plata**, où l'on espérait que de longues années de relations commerciales remontant

à l'époque du fameux contrat d'Asiento avaient laissé des sympathies pour l'Angleterre.

L'entreprise réussit d'abord avec une étrange facilité : déconcertées par cette attaque inopinée à laquelle elles n'eurent pas même l'idée qu'il fût possible de résister, les autorités espagnoles ne surent que s'enfuir dans l'intérieur : dix-sept jours après son débarquement, Beresford entrait en maître dans Buenos-Ayres (27 juin 1806). Mais un Français, officier de marine au service espagnol, **Jacques de Liniers**, souleva les habitants contre l'envahisseur hérétique, et, aidé des marins du corsaire français **Mordeille**, eut vite fait de mettre les Anglais dans une situation désespérée : le 13 août, Beresford, qui avait 500 tués et blessés, se rendait avec 1.200 hommes et 64 canons.

L'Angleterre essaya de prendre sa revanche de cet échec humiliant : l'année suivante, 90 transports, qu'escortaient 20 vaisseaux de ligne, débarquèrent 12.000 hommes à la Plata; **Montevideo** fut occupé le 3 février 1807 et des opérations commencèrent contre Buenos-Ayres; mais Liniers avait eu le temps d'organiser une véritable armée, et, après cinq mois de combats, les généraux anglais furent trop heureux de signer, pour éviter un désastre, l'armistice du 7 juillet 1807, par lequel ils s'engageaient à évacuer le pays.

L'échec était complet, et il en était de même partout : la tentative du général **Crawforth** sur le **Chili**, en octobre 1806, n'avait pas été plus heureuse, et celle qu'en 1807 on chargeait Wellesley de préparer contre le **Mexique** n'aurait probablement pas abouti à un meilleur succès; il fallait en prendre son parti : l'Angleterre était repoussée de l'Amérique Espagnole; pour triompher des résistances qui s'annonçaient ainsi, il eût fallu mettre en ligne de véritables armées, que l'Angleterre n'avait pas, et qu'en tout état de cause elle n'eût pu envoyer au delà de l'Atlantique. Le cabinet de Saint-James eut la sagesse de le comprendre et de renoncer à faire de l'Amérique du Sud une possession anglaise, pour revenir à la politique plus prudente qui consistait à empêcher la France d'en faire, directement ou indirectement, une terre de souveraineté ou de clientèle française, — et à y assurer au

commerce anglais des débouchés aussi larges qu'il se pourrait.

Les événements l'y aidèrent mieux qu'il n'aurait pu espérer : ce n'était pas devant la puissance caduque de la monarchie espagnole que les soldats venaient de reculer, mais devant une force nouvelle, qui s'était du même coup manifestée avec une vitalité inattendue, et qui allait exercer une influence décisive sur les destinées de l'Amérique et du monde; à Buenos-Ayres, en effet, et dans les autres parties du nouveau continent, l'invasion anglaise s'était trouvée à l'improviste en présence des nations véritables, qui s'étaient formées et avaient grandi sous la domination inattentive de l'Espagne, comme jadis celle des États-Unis sous la tutelle de la Grande-Bretagne, et qui, comme leur aînée, prenant conscience de leur existence, étaient d'ores et déjà décidées à maintenir envers et contre tous leur droit à une vie autonome, et même à l'indépendance. Ces jeunes peuples, résurrection des races indigènes transformées par le mélange de sang blanc et par l'éducation chrétienne, se seraient défendus jusqu'à la mort contre le projet de les faire passer sous une administration étrangère; du moment que le gouvernement anglais abandonnait cette chimère, ils ne demandaient qu'à vivre en paix avec lui, voire à accepter ses bienfaits et l'aide qu'il pouvait leur offrir; qu'un autre gouvernement s'avisât à son tour de vouloir porter atteinte à leur libre développement, toute l'énergie dont ils venaient de faire preuve se tournerait contre ce nouvel ennemi de leur indépendance, et ils deviendraient pour l'Angleterre, muée en champion de la liberté des mondes opprimés, les plus précieux des auxiliaires.

Ce fut ce qui arriva : héritier de toutes les traditions françaises, Napoléon avait bien vu quelle était la valeur de ces riches domaines, et comme jadis Louis XIV, et plus tard, sous une autre forme, les ministres de Louis XVI, il s'était enthousiasmé à la pensée du regain de force et de richesse que nous procurerait l'entrée de ce vaste continent dans la sphère d'influence politique, et commerciale, de la France : dès qu'il avait su les exploits de Liniers, il s'était empressé d'entrer en relations avec lui, et ses avances n'avaient pas été repoussées. Bientôt même, l'avènement

de son frère au trône d'Espagne lui parut marquer le moment du succès définitif, et, dans les premiers mois de 1808, des agents français furent envoyés en hâte auprès de tous les vice-rois et gouverneurs pour obtenir leur adhésion à la nouvelle dynastie; le rêve de Louis XIV semblait réalisé : sous des apparences et des noms espagnols, l'Amérique du Sud devenait un domaine de la France.

Malheureusement, tout comme les Anglais trois ans plus tôt, Napoléon avait compté sans la volonté particulariste, le patriotisme local et l'intérêt propre des peuples sud-américains; ces nations ne voulaient plus être dominées, et surtout exploitées, par aucune puissance étrangère, par la France pas plus que par l'Angleterre, — et même, quoiqu'elles ne s'en rendissent pas explicitement compte, par l'Espagne pas plus que par la France; la soumission des gouverneurs, qu'elle fût l'effet de leur faiblesse ou d'une conviction sincère, n'était rien si elle ne s'accompagnait de l'acceptation du nouvel état de choses par les populations qu'ils étaient censés administrer. Or, pas un instant la volonté de ces populations ne put faire de doute : d'avril à septembre 1810, toutes les colonies se soulevèrent, constituèrent des gouvernements provisoires, formèrent des armées, affirmèrent leur résolution inébranlable de résister à l'attentat que l'on tentait contre leur indépendance : soupçonné de vouloir résister au mouvement, Liniers lui-même, le glorieux libérateur, avait été fusillé par ceux qu'il avait sauvés, le 26 août 1809.

Au début tous déclaraient, et croyaient peut-être, ne s'armer que pour défendre l'autorité légitime du roi Bourbon contre l'usurpation du tyran français; mais bientôt le véritable caractère du mouvement apparut : c'était à être gouvernées selon leurs propres intérêts, c'était à se gouverner elles-mêmes qu'aspiraient les colonies, et comme ni l'Espagne bourbonienne, tout occupée à sa lutte contre l'envahisseur, ni l'Espagne des Bonaparte et la France sa protectrice, également exclues de la mer par les vaisseaux anglais, n'étaient en état d'envoyer des troupes en Amérique, dès 1812 l'indépendance était pratiquement fondée.

L'Angleterre y avait puissamment aidé : non seulement elle avait

fait bénéficier les insurgés de l'impuissance où elle nous avait mis d'user de la mer, mais elle n'avait pas hésité à les soutenir plus directement : leur premier chef, le Caraquatenais **Miranda**, bien qu'ancien général français, n'avait pu tenter son entreprise qu'à l'aide des sympathies et des avances de fonds de sujets britanniques, et les unes comme les autres continuèrent à ne pas manquer aux **Indépendants** quand la direction du mouvement fut passée au Bogotain **Bolivar**, tout français cependant d'idées et d'aspirations.

Le soulèvement des colonies était en effet une bonne affaire pour le Royaume-Uni : l'une de ses premières conséquences avait été d'ouvrir tous les ports de l'Amérique du Sud au commerce étranger, c'est-à-dire au commerce anglais et au commerce américain, les seuls qui existassent alors sur les mers; pour ces peuples qui n'avaient jusque-là pu se procurer tissus, outils, objets manufacturés de toutes sortes qu'à des prix exorbitants et presque que par fraude, cette brusque arrivée, en masse, à bon marché, des merveilleux produits de l'industrie britannique fut comme une seconde découverte de la civilisation et du bien-être; leurs besoins, leurs demandes furent immédiatement décuples de ce qu'ils étaient sous la domination espagnole; les relations commerciales se développèrent avec une extrême rapidité, et l'année 1814 n'était pas arrivée que le vieux programme des négociants de la Cité était réalisé : l'Amérique du Sud était, commercialement parlant, un domaine de la Grande-Bretagne, et, la solidarité des intérêts créant celle des sentiments, elle était bien près d'entrer dans le système politique de l'Angleterre.

Une évolution analogue s'accomplissait dans des régions voisines : lors de l'invasion française en Portugal, la maison royale ne crut trouver de salut qu'en se réfugiant dans ses possessions transatlantiques, et une flotte anglaise, commandée par Sydney Smith, la transporta à Rio (novembre 1807); du coup les Bragance se trouvèrent plus que jamais les protégés de l'Angleterre; celle-ci en profita aussitôt pour mettre la main sur l'immense **Brésil**, pour en faire un marché ouvert à ses produits, fermé à ceux des autres nations; à défaut du port de Lisbonne qui leur était désor-

mais interdit par la guerre, les navires portugais, c'est-à-dire brésiliens, furent, par une dérogation expresse à l'Acte de Navigation, admis dans les ports du Royaume-Uni, au même titre que ceux des colonies britanniques; les manufactures anglaises virent les droits de douane qui les frappaient à l'entrée du marché brésilien s'abaisser à 15 % de leur valeur (les denrées du crû de Portugal elles-mêmes payaient 16 %). Plus encore que l'Amérique Espagnole, le Brésil fut une véritable dépendance de l'Angleterre, qui se trouva ainsi avoir, grâce à ses victoires, non seulement anéanti la puissance navale et commerciale de la France, mais concentré entre ses mains presque tout le trafic océanique.

Les Indes. — Dans l'Océan Indien seulement la France se trouva quelque temps en position de balancer l'omnipotence de sa rivale. Jamais, depuis l'aventure égyptienne, Napoléon n'avait perdu de vue ces contrées lointaines. Dès que la paix d'Amiens fut signée, un de ses premiers soins fut d'y envoyer comme capitaine général de nos établissements au delà du Cap un de nos meilleurs officiers, le général **Decaen**, avec une mission **d'observation et d'attente**, qui était, en somme, tout simplement, la préparation d'une guerre qu'il se proposait d'y pousser à fond pour le jour, fatalement prochain, où reprendraient les hostilités.

Les circonstances semblaient favorables : même après la catastrophe de Tippou Sahib, beaucoup de princes hindous se résignaient mal à l'humiliante condition que leur ménageait la patiente politique des agents de la Compagnie; les divers membres de **la confédération mahratte**, entre autres, s'apercevant du danger qui les menaçait, venaient d'entreprendre contre l'envahisseur une lutte où la victoire fut plus d'une fois chèrement disputée. Si l'intervention d'une puissance européenne était venue leur donner la cohésion qui leur manqua toujours, et leur fournir l'appoint même d'un petit noyau de troupes blanches, la destinée de l'Inde eût pu être changée.

Decaen, du moins, en fut vite convaincu; plein d'enthousiasme pour l'œuvre que lui confiait le Premier Consul, il ne tarda pas à se déclarer prêt, sûr de réussir, et celui qui l'avait envoyé parut

plus d'une fois disposé à se laisser séduire par ce projet, à passer à l'exécution. Lorsque, dans l'hiver de 1804, les menaces de guerre européenne et l'impuissance de notre flotte l'obligèrent à abandonner le plan de débarquement en Angleterre, ce fut d'abord à une action dans l'Inde qu'il voulut employer la capacité de transport et la force combative de notre marine : 30 vaisseaux, 20 frégates, 20 flûtes devaient partir de Brest, de Rochefort, du Ferrol, gagner, sans se laisser détourner par rien, les Grandes Indes, pour y jeter 20.000 Français et 3.000 Espagnols; peu importait qu'ils ne pussent revenir, que tous les bâtiments fussent rejoints et détruits, pourvu qu'ils eussent rempli leur mission : avec une telle armée sur le sol de l'Inde, nous aurions vite réglé le sort des troupes qu'y entretenait l'Angleterre (8.000 soldats anglais et 11.000 mercenaires allemands), et notre rivale aurait perdu la plus belle de ses colonies.

Encore une fois l'Empereur se heurta à l'éternel obstacle : la marine ne pouvait rien, et surtout était convaincue qu'elle ne pouvait rien : « *Il n'y a pas au monde* », déclara Decrès, « *une* « *marine qui puisse s'expédier en masse pour une campagne au* « *delà de l'Équateur;... il faut pour faire réussir un tel projet que* « *l'homme qui sera chargé de son exécution ait une force de tête,* « *de volonté, d'activité et de fortune telle que je n'en connais pas* « *un seul dans la marine de Sa Majesté et peut-être dans aucune* « *marine du monde qui ne fût étonné de l'incertitude des moyens* « *et de la grandeur de l'entreprise.* » Bientôt d'ailleurs on revint au projet de débarquement en Angleterre, et l'entreprise de l'Inde fut encore une fois retardée.

Decaen, cependant, y croyait toujours; point n'était besoin au reste, selon lui, de donner à l'affaire ces proportions gigantesques : trois ou quatre mille hommes, faciles à transporter sur quelques frégates, suffiraient pour mettre en péril la domination anglaise sur le continent asiatique. Mais l'Empereur ne voulait pas risquer sa gloire sur un pareil enjeu, et n'admettait qu'une grande expédition; il continuait d'ailleurs à la vouloir, à l'ordonner : en 1807 encore, il prescrivait de préparer l'envoi de 29 vaisseaux dans ces mers lointaines! Cette fois, ce fut la guerre d'Espagne

qui obligea à reculer l'exécution de ce projet, et la fin de l'Empire arriva sans que la France eût rien tenté pour soutenir les princes indous dans leur lutte contre l'Angleterre.

Aussi bien celle-ci était-elle depuis longtemps terminée, le gouvernement de Londres ayant compris la portée de la partie qui se jouait là-bas : des forces capables d'en finir avaient été expédiées aux Indes, **Lake** et **Wellesley** y avaient, par de remarquables campagnes, brisé la force militaire des Mahrattes, et ces princes avaient fait leur accommodement avec le vainqueur; nous avions perdu la dernière chance que nous eussions conservée de reprendre une existence sur le sol de l'Inde, faute d'une marine pour utiliser cette chance.

Il en fut de même des espérances qu'avaient un instant fait naître nos relations avec la **Perse**, qui aurait pu nous être une alliée utile, aussi bien contre la Russie que contre l'Angleterre : des missions avaient cependant été envoyées de part et d'autre, le général **Gardanne** était allé à Téhéran régler les conditions d'une action commune, un traité d'alliance formel avait même été signé à **Finckenstein**, le 10 mai 1807. Mais ce n'était là qu'une des multiples combinaisons auxquelles se complaisait le génie de l'Empereur, et, celui-ci s'étant rapproché de la Russie lors des négociations de Tilsitt, le schah, abandonné par nous, n'eut d'autre ressource que de faire sa paix avec l'Angleterre.

Ce fut alors au tour de la Russie à devenir l'instrument sur lequel nous comptâmes pour atteindre l'Angleterre dans ces Indes où nous nous obstinions à voir le siège de sa puissance : il fut à nouveau question d'expéditions combinées des armées françaises et russes par l'Asie Centrale, ou par la Syrie et la Mésopotamie (lettre à Alexandre du 2 février 1808)! Il est assez difficile de dire quelle suite l'Empereur entendait réellement donner à ces projets extraordinaires, par lesquels on a prétendu qu'il cherchait seulement à amuser l'esprit du czar, à esquiver toute discussion sur la brûlante question de l'empire ottoman; le seul fait est qu'il n'y eut aucun commencement d'exécution : rien ne vint troubler l'Angleterre dans la paisible possession de ses domaines indiens pendant toute la période de l'Empire.

Les Mascareignes et l'Insulinde. — Ainsi s'évanouit le rêve de gloire que Decaen avait un instant conçu : arrivé en mai 1803 dans les mers de l'Inde, il ne put même pas reprendre possession de Pondichéry et se trouva réduit au rôle médiocre de gouverneur de deux petites îles, isolées à cinq mille lieues de la mère patrie.

Du moins montra-t-il sur ce théâtre restreint des qualités de premier ordre : en pleine guerre, pendant sept ans, il assura aux territoires placés sous son autorité une abondance et une sécurité absolues : des postes de vigie répandus sur tout le littoral, des batteries qui comprirent jusqu'à cinq cents bouches à feu, un camp retranché, un réseau de routes combiné pour concentrer rapidement les troupes sur les points que l'ennemi pouvait menacer, firent de l'Ile de France une place capable de braver toutes les attaques, du moins toutes celles que l'on pouvait raisonnablement craindre. Les cultures furent encouragées et développées; pour remplacer le Cap, qui jusque-là nous fournissait vivres et bestiaux, et que les événements de 1806 venaient de fermer à nos navires, un établissement vite prospère fut créé à **Tamatave**. Les Mascareignes se trouvèrent, comme elles avaient été au temps de la Révolution, transformées en une véritable république, indépendante de fait, suffisant à tous ses besoins et même à sa défense.

Ce ne fut pas assez pour Decaen : renonçant à l'espoir de conquérir les Indes, il voulut du moins utiliser la merveilleuse position de nos colonies pour empêcher nos rivaux de tirer de leur empire indou les ressources qui faisaient leur richesse, et réussit presque « *à faire revivre le temps où la Fortune ne savait pas encore « à qui des Anglais ou de nous elle adjugerait l'empire de la mer.* » Sous son habile direction, les Mascareignes devinrent la base de forces navales qui, profitant des lieux et des circonstances, furent bien près d'enlever à nos rivaux tout le fruit qu'ils pouvaient espérer des succès de leurs généraux et de leurs trafiquants sur le continent de l'Asie.

Pour atteindre ce résultat, nous disposions dans l'Océan Indien, au début des hostilités, de la belle escadre de **Linois** : un vaisseau, quatre frégates et plusieurs bâtiments inférieurs; cet amiral y fit, en effet, plusieurs belles croisières, au cours desquelles il

coupa la ligne vingt-six fois en trois ans et infligea pour trente millions de pertes à l'ennemi; mais le vainqueur d'Algésiras n'avait rien d'un corsaire: sa carrière antérieure ne l'avait guère préparé à cette guerre d'imprévu et d'audace, et ces beaux succès furent compromis par quelques fâcheuses mésaventures : le 15 février 1804, près de **Poulo-Aor**, dans les îles de la Sonde, il tomba à l'improviste sur un convoi allant de Canton à Calcutta, qu'il cherchait pourtant à joindre depuis plusieurs jours; intimidé par le sang-froid du commodore **Dance**, qui eut le courage de former en ligne ses médiocres vaisseaux de Compagnie, il s'en laissa imposer, et recula comme s'il se fût trouvé en présence d'une escadre de guerre : belle occasion pour l'Empereur de fulminer contre « les amiraux qui voient double », de déclarer que « grâce à Linois, nous étions la risée de l'univers », que c'était « l'honneur qui importait et non quelques vaisseaux de bois! » Deux ans après, la chute du Cap, dont il comptait faire sa base d'opérations pour mettre en coupe réglée l'Atlantique Sud, ayant rendu la prolongation de son séjour dans ces mers impossible, le même Linois prit le parti de rentrer en France; il y fût arrivé si, le 13 mars 1806, rencontrant entre Madère et les Canaries l'escadre de **Borlase Warren**, alors à la poursuite de Willaumez, il ne se fût obstiné, malgré tous ses officiers, à la prendre pour un convoi de navires marchands, et à l'attaquer, ce qui fit que cette belle campagne se termina par l'entrée de l'amiral dans un port d'Angleterre comme prisonnier de guerre.

Linois parti, le pavillon français ne fut plus arboré dans ces mers que par des bâtiments isolés, que vinrent peu à peu renforcer de nouvelles frégates expédiées de France, et aussi quelques navires particuliers armés tant dans les ports de la métropole que dans ceux des îles. Il se constitua ainsi comme une véritable marine coloniale qui, grâce à Decaen, trouva toujours à l'Ile de France de quoi se ravitailler et se réparer (les hommes seuls manquèrent assez vite). Certains capitaines acquirent là une réputation qui rejaillit sur la marine entière et commença à la relever un peu dans l'opinion, trop portée à la dénigrer depuis Trafalgar : tels furent **Bourayne**, qui avec sa frégate la

Canonnière ne craignit pas d'affronter le 74 anglais *Tremendous*, **Bergeret**, qui ne rendit la *Psyché* à son adversaire le *San-Fiorenzo* qu'après avoir épuisé tous les moyens de résistance et avoir stipulé une capitulation qui le laissait libre, lui et son équipage, fait presque unique dans les annales maritimes; — **Motard** et **Epron** qui, avec la *Sémillante* et l'*Italienne*, parcoururent en tous sens la Mer des Indes, et qui, en rétablissant les communications entre Manille et Acapulco, permirent au gouvernement espagnol de se maintenir aux Philippines en dépit de la guerre; — les corsaires **Surcouf**, **Lemesme**, **Pottier**: — les officiers de la marine militaire **Billiard**, **Dornal de Guy**, **Ducrest de Villeneuve**, — et surtout les trois capitaines qui allaient être les héros de de la crise finale, **Hamelin**, **Duperré** et **Bouvet**.

Car les Anglais, las des pertes répétées que leur infligeaient nos croiseurs, avaient fini par comprendre que le seul moyen d'en finir était de les priver des îles où ils trouvaient un refuge : quand la réunion de la Hollande fut venue, en nous livrant le riche empire indien de nos voisins, ouvrir la porte à de nouvelles ambitions de notre part, le gouverneur général lord **Minto** n'hésita plus à mettre en mouvement contre les Mascareignes des forces tout à fait hors de proportion avec l'importance intrinsèque de ces îles. Dès mai 1809, l'île **Rodrigues** tombait entre ses mains, et devenait la place d'armes où se concentraient les forces de terre et de mer destinées à opérer contre l'Ile de France; le 9 juillet 1810 venait le tour de l'**Ile Bonaparte** (Bourbon), déjà occupée quelques jours en septembre et où le général Sainte-Suzanne pouvait opposer au plus 120 soldats aux 3.600 hommes que 20 navires y jetaient à l'improviste.

Les opérations contre l'Ile de France commençaient aussitôt, et le 13 août le commodore **Pym** se saisissait par surprise de **l'Ile de la Passe** à l'entrée du **Grand Port**. Mais, le 20, arrivait la division Duperré, rentrant de croisière, et un furieux combat s'engageait entre les navires des deux nations qui se canonnaient à courte distance au milieu des rochers et des bancs de sable; il se poursuivait pendant cinq jours, d'abord sous le commandement de Duperré, puis sous celui de Bouvet qui remplaçait son chef

blessé; le 28 seulement, l'entrée en ligne d'Hamelin avait raison des dernières résistances des Anglais: deux frégates avaient été la proie des flammes, deux autres passaient sous notre pavillon : il n'échappait aucun navire pour porter la nouvelle du désastre à Bourbon et à Rodrigues.

Decaen concevait alors le projet audacieux de reprendre l'offensive pour arrêter la concentration de l'ennemi, et lançait tous les navires dont il disposait à la chasse des transports anglais; en quelques jours, Hamelin, Bouvet, Duperré capturaient plusieurs bâtiments; un instant, le commandant en chef, le général Abercromby, était notre prisonnier! Mais l'amiral Bertie et le commodore Rowley disposaient maintenant de forces écrasantes : le 17 septembre, la *Vénus*, qui portait le guidon d'Hamelin, était contrainte à se rendre, et, le 29 novembre, la catastrophe se dessinait : sous la protection d'un vaisseau et de douze frégates, 76 transports jetaient 23.000 hommes sur le littoral; Decaen leur opposait 1.300 soldats, 3.000 gardes nationaux, volontaires et marins! Le 2 décembre, une capitulation livrait aux Anglais l'Ile de France, qui devenait **l'Ile Maurice** et allait rester jusqu'à nos jours une possession britannique.

Nos derniers postes succombaient ensuite, sans même pouvoir se défendre, les **Seychelles** le 24 avril 1811, **Tamatave**, où les Anglais ne dédaignèrent pas d'envoyer toute une division navale contre cinquante hommes retranchés derrière une palissade de pieux, le 19 février de la même année! Les capitaines des bâtiments que nous expédiions encore dans ces mers pour y continuer la tradition de Motard et de Bouvet, **Roquebert, Ponée, Saint-Cricq**, y succombaient ou regagnaient la France, et la sécurité de ces parages redevenait absolue pour le commerce anglais.

Il ne restait plus hors d'Europe qu'un point où flottât encore le pavillon tricolore : c'étaient les **îles de la Sonde**, les **Indes Néerlandaises**, devenues françaises par suite de la réunion opérée en 1810, et où le général **Daendels** avait, depuis 1801, multiplié les efforts pour créer une armée sérieuse avec des éléments indigènes; mais lord Minto n'était pas disposé à nous laisser jouir en paix de ce riche domaine qui avait jadis fait la grandeur

de la Hollande : le 4 août 1811, une flotte partie du Bengale débarquait à Java 12.000 Anglais ou cipayes, qui avaient vite raison de la résistance des Hollando-Français; après de belles aventures qui le conduisirent jusqu'au centre de l'île, le gouverneur Janssens se rendit le 18 septembre. Cette dernière terre libre tombée aux mains de nos rivaux, il n'était plus au monde un seul territoire colonial qui ne fût directement ou indirectement dominé et exploité par l'Angleterre.

Telles étaient les terribles conséquences de l'empire que leurs victoires avaient assuré à nos ennemis sur les mers; l'Empereur affectait de s'en consoler : « *L'occupation de nos petites colo-* « *nies était fatale* », faisait-il dire par le *Moniteur*, « *mais les liens* « *du sentiment qui les rattachaient à la métropole vont se resserrer, et* « *leur fierté s'exaltera sous la domination d'un ennemi qui ne sait* « *qu'humilier ceux qui tombent sous son pouvoir.* » Ces malheurs ne devaient pas nous désespérer : au jour du règlement de comptes final, les colonies, toutes les colonies seraient, non à celui qui les occuperait, mais à celui qui dicterait ses volontés à l'autre, au vainqueur. Le premier, le seul devoir, pour la France et pour l'Angleterre, était de s'assurer les moyens d'être celui-là, de l'emporter enfin d'une façon absolue dans la lutte qui durait depuis vingt ans. Toute opération qui ne tendait pas à ce but essentiel était inutile, dangereuse, nuisible.

Mais quels pouvaient être ces moyens? comment la France pouvait-elle encore infliger à son adversaire de tels dommages, lui inspirer de telles craintes, qu'il acceptât de subir sa loi plutôt que de continuer la guerre? Sans flotte pour lui disputer l'usage de la mer, il paraissait que nous fussions aussi incapables d'agir contre l'Angleterre que celle-ci, sans armée pour occuper notre territoire, l'était de nous faire un mal qui fût vraiment sensible à la masse de la nation.

III. La Guerre de course.

La France, cependant, s'était déjà trouvée plusieurs fois dans une situation analogue et jamais elle n'avait jugé que la destruc-

tion de sa flotte de haut bord lui fût une raison suffisante de s'avouer vaincue. Toujours, les gouvernements à qui une semblable tâche s'était imposée avaient cru que la guerre d'escadres n'était ni la seule, ni la plus efficace que l'on pût faire sur mer. Des expériences répétées n'avaient pu détruire cette illusion : il était naturel, il était forcé qu'au lendemain de la faillite de la grande guerre, de la guerre des batailles et des campagnes en haute mer que semblait être la catastrophe de Trafalgar, on revînt à la pratique de cette « tactique vraiment nationale », et que l'on cherchât à abattre la puissance de l'Angleterre en organisant méthodiquement la guerre de croisières, la guerre de course.

Les divisions navales. — Decrès, comme tous les hommes de l'ancienne marine, était un chaud partisan de ce système, qui permet à un ministre d'avoir l'air de faire de grandes choses tout en évitant les responsabilités directes. C'était là, disait-il, « la « **guerre selon son cœur** » ; pour y réussir, il voulait que l'on mît en mer de grosses divisions, assez fortes pour venir à bout des escortes habituelles des convois, assez rapides pour se dérober au combat contre des forces supérieures, capables de tenir la mer pendant des mois et d'apparaître brusquement sur les points où les Anglais les attendaient le moins. « *Par ces croi-* « *sières bizarres et incalculables* », disait-il, « *nous mettrions l'en-* « *nemi au désespoir, nous lui ferions un mal incroyable, nous* « *lui donnerions des inquiétudes mortelles, et nous formerions des* « *chefs d'escadres, parmi lesquels s'élèveraient peut-être des ami-* « *raux.* »

Ce fut ce dernier argument, sans doute, qui décida l'Empereur, assez peu convaincu de l'efficacité de la guerre de course, mais très désireux de voir sa marine s'exercer et s'instruire, en vue du jour où il lui serait donné de recommencer la grande guerre offensive. Un premier essai fut tenté au lendemain même de Trafalgar : de la belle escadre de Ganteaume immobilisée depuis deux ans à Brest, on forma deux divisions de vaisseaux et de frégates, qui franchirent le Goulet le 13 décembre 1805, et prirent le large à la faveur de l'hiver et de la tempête.

Mais l'alarme fut aussitôt donnée en Angleterre, et le dispositif qui depuis le début de la guerre était prévu par l'Amirauté fonctionna pour ainsi dire automatiquement, sans que l'on eût à lever le blocus d'aucun port de l'Europe Occidentale. Deux escadres, sous **Warren** et **Strachan**, s'en allèrent croiser sur les lignes Madère-Antilles et Sainte-Hélène-le-Cap, tandis qu'une troisième, détachée de la flotte de la Méditerranée, sous **Duckworth**, gagnait les eaux américaines ; ainsi prises dans les mailles d'un véritable filet, il était évident qu'il ne s'écoulerait pas longtemps avant que les divisions françaises ne fussent contraintes à un combat inégal.

La première, celle de **Leissègues**, s'était empressée de courir à **Santo Domingo**, où elle avait ordre de ravitailler la garnison qui s'obstinait à maintenir les couleurs françaises sur ce coin de terre éloigné. C'est là que vint la joindre, le 6 février 1806, Duckworth, qui pouvait opposer 588 canons à ses 450 ; les Français firent une belle défense : après trois heures de canonnade, l'*Impérial* et le *Diomède* tenaient encore tête, à eux seuls, à six vaisseaux anglais ; pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi, ils se jetèrent à la côte, où il fallut les incendier.

L'amiral **Willaumez** fut un peu moins malheureux : après avoir déjoué près de Madère la poursuite de ce même Duckworth, il eut le bonheur d'être prévenu à temps que le Cap, où il se rendait, venait d'être occupé par les Anglais, et gagna la Guyane, puis les Antilles, où il fit de nombreuses prises ; serré de près par l'ennemi, il n'eut d'autre ressource que de se réfugier par le canal de Bahama dans les eaux neutres de la Chesapeake, d'où il put revenir à Brest, avec deux navires seulement ; deux autres, incapables de naviguer, avaient dû être vendus en Amérique ; le reste fut pris ou rejoignit isolément : le *Vétéran*, que commandait le prince Jérôme Bonaparte, sur le point d'être capturé aux atterrages de France, ne trouva de salut qu'en entrant, contre toute possibilité, dans le port de Concarneau, où l'on n'avait jamais vu de vaisseau de ligne.

L'expérience était décisive ; Decrès lui-même demanda à l'Empereur l'abandon de son système ; à lancer ainsi sur les mers des

divisions, au lieu de croiseurs isolés, on ne faisait que rendre plus faciles et plus retentissants les succès de l'ennemi : une division ne pouvait se dissimuler comme une simple frégate, et quelque forte qu'on la fît, elle n'arrivait jamais à mettre en ligne assez de canons pour tenir tête aux escadres véritables que l'Angleterre entretenait en permanence dans les mers les plus lointaines. Ce ne fut désormais plus que par des bâtiments légers, naviguant seuls ou par deux, que l'on continua à faire la guerre au commerce ennemi.

Croiseurs et corsaires. — Les Anglais n'arrivèrent jamais à interdire absolument la mer à ces expéditions; **L'Hermitte, Soleil, Leduc, Troude, Lamarre-Lameillerie, Bouvet, Roussin, Denis-Lagarde,** d'autres encore, s'en allèrent à maintes reprises jusqu'en 1814 courir les côtes d'Afrique et d'Amérique, voire celles d'Islande ou du Spitzberg, prenant des navires, se saisissant même parfois d'établissements à terre; jusque dans la Manche ou dans la Mer d'Irlande, il arriva plus d'une fois que d'heureux coups de mains soulevassent l'indignation de la presse ennemie contre la prétendue impuissance de la marine britannique. En réalité le mal qui pouvait en résulter pour l'Angleterre n'était pas bien grand : nos ressources en bâtiments propres à ce genre de guerre étaient tellement restreintes, et les captures chaque jour plus nombreuses qu'en faisaient les croisières anglaises venaient si vite les diminuer encore!

L'activité des corsaires particuliers tomba, plus rapidement peut-être : comme il ne pouvait plus être question de ramener les prises dans nos ports pour y être vendues, les profits de leur industrie devenaient de plus en plus aléatoires, et finissaient par ne plus en compenser les risques. Au reste, la plupart de ces bâtiments, petits et mal armés (en 1809, sur 19 navires de Saint-Malo, 9 seulement dépassaient 100 tonneaux), incapables de tenir la mer plus de quelques jours, étaient une proie assurée pour les croiseurs ennemis; aussi les spéculateurs se dégoûtèrent-ils de cette sorte d'affaires : tandis qu'en 1810, nous avions encore armé 195 corsaires portant 9.923 hommes, nous tombions en 1812 à 93 navires

et 4.852 hommes : à part quelques riches armateurs, comme Surcouf, capables de subvenir aux frais de l'équipement de bâtiments aussi grands que ceux de la marine militaire, aptes à gagner les mers lointaines, où la surveillance était nécessairement moins sévère, il n'y avait plus de corsaires français à la fin de l'Empire.

La guerre au commerce finit donc par être faite par douze ou quinze croiseurs de guerre et autant de corsaires particuliers, au maximum; le nombre des uns et des autres se réduisait constamment et tous sans exception étaient sûrs de tomber un jour où l'autre entre les mains de l'ennemi.

Effets sur la circulation et le trafic. — Les Anglais, en effet, avaient organisé la répression de la course avec une méthode qui était un gage certain du succès : l'**Acte pour la Protection du Commerce** de 1803 avait fait de la pratique des **convois** une obligation absolue pour les armateurs, à qui il était interdit, sous des peines sévères, de faire naviguer leurs bâtiments sans escorte; d'autre part le blocus de nos côtes et l'organisation des **patrouilles** qui battaient les mers en tous sens en vinrent à être assurés avec une perfection telle que les plus grandes audaces de nos marins consistaient en courses désordonnées d'un port à un autre, avec le seul souci de passer inaperçus; quand la chute des Antilles et des Mascareignes fut venue les priver des derniers refuges où ils pussent prendre un instant haleine au cours de ces randonnées éperdues, ils n'osèrent même plus, à quelques rares exceptions près, paraître hors des ports métropolitains.

Sans doute, il continua à y avoir des captures, et même nombreuses : 519 en 1806, 469 en 1808, 619, encore, en 1810; mais d'abord, elles étaient loin d'être toutes involontaires et certaines d'entre elles, à bien y regarder, représentaient des gains plutôt que des pertes; — et surtout elles étaient peu de choses en regard des progrès de la circulation et du trafic. D'autres chiffres permettent d'en mieux juger et montrent les risques que nos croiseurs faisaient courir à la navigation tellement réduits que l'état de guerre finissait par être plus avantageux aux armateurs d'outre-

Manche que n'aurait été la paix : les assurances pour les Indes Orientales, qui n'étaient pas tombées au-dessous de 50 % pendant la Guerre d'Amérique, de 25 % pour la période 1793-1800, ne dépassèrent pas 12 % à partir de 1802; en 1810, elles s'abaissèrent à 6 %. Le nombre des bâtiments battant pavillon anglais passa de 17.885 en 1800 à 22.051 en 1805, à 23.703 en 1810!

Ainsi se trouva vérifiée une fois de plus l'impuissance d'une nation dont les escadres sont chassées des mers à prendre sa revanche par la guerre de course : tous nos armements ne servaient qu'à procurer à bon compte de nouveaux triomphes à nos adversaires, et le mal que nous leur faisions était à peine sensible.

Par ailleurs, les effets de la guerre de course s'ajoutant à ceux de nos désastres dans la guerre d'escadres, les pertes de notre marine finirent par être plus considérables que dans aucun conflit antérieur : de 1802 à 1806, nous avions perdu 13 vaisseaux, 14 frégates, 28 bâtiments inférieurs : de 1806 à 1815, nous perdîmes 26 vaisseaux, 49 frégates, 66 navires inférieurs! le nombre des prisonniers français en Angleterre s'éleva de 36.000 en 1806 à 120.000 en 1815! Il n'y avait à cette époque que 12 à 15.000 prisonniers anglais en France : de toute la guerre, les pertes de l'Angleterre ne furent que de 18 vaisseaux, 45 frégates et 202 navires inférieurs; les nôtres et celles de nos alliés atteignirent les chiffres de 124 vaisseaux, 157 frégates, 288 navires inférieurs!

Quant à notre marine de commerce, ce fut pour elle la mort, sans phrases : en dépit des désastres de la période révolutionnaire, nous avions encore 1.500 navires du long cours en 1801 : en dix ans, les Anglais en prirent 1.244, déplaçant 276.000 tonneaux! Tout bâtiment sortant d'un port français pouvait être considéré comme capturé d'avance! Aussi les armateurs et les marins découragés abandonnaient-ils leur industrie : il n'y eut plus que 343 navires armés au long cours en 1810, que 179 en 1812; à la même date, notre flotte de la grande pêche était tombée à 66 unités, montée par 675 hommes. La France avait cessé d'avoir une marine de commerce!

IV. La guerre au commerce et à l'industrie : le blocus continental.

Le Blocus anglais. — Ce n'était pas encore assez pour ses adversaires qui, pour l'atteindre plus cruellement, auraient voulu arriver à supprimer entièrement son commerce extérieur.

La guerre, en effet, était loin d'avoir suspendu, comme on pourrait imaginer, nos échanges avec les autres pays : de tous temps, une grande partie du trafic de la France, et de toutes les nations continentales, s'était faite sous pavillon étranger : l'impossibilité d'avoir recours aux navires anglais ou français eut simplement pour résultat d'accroître cette part dans des proportions énormes ; pour se soustraire aux risques de la guerre, nos armateurs eurent recours au procédé de **la dénationalisation**, faisant passer leurs bâtiments sous le pavillon d'une puissance neutre : vers 1802, plus de 3.000 navires français, espagnols, hollandais, naviguaient sous les couleurs prussiennes, danoises, hanséatiques, etc...

La France continuait de la sorte à recevoir blés d'Amérique, bois et munitions navales du Nord, voire manufactures et cotonnades d'Angleterre ! ses colonies pouvaient lui envoyer le produit de leurs plantations, comme si la guerre n'avait pas existé : en 1803, 185 millions de denrées des Antilles furent ainsi importées, sous le seul pavillon américain. Nous arrivions à éluder par ce procédé les conséquences des victoires de l'Angleterre, à éviter la disette de produits exotiques qu'elle aurait voulu nous infliger.

C'est ce que l'on ne pouvait admettre à Londres : « *La neutralité* », professait un secrétaire d'Etat des affaires étrangères, « *ne* « *doit pas consister dans se faire un avantage de sa situation entre* « *les belligérants par lequel des avantages seraient accrus pour* « *les neutres quelles qu'en soient les conséquences pour les deux* « *pays, mais dans l'observation d'une stricte et honnête impar-* « *tialité et en particulier dans restreindre son commerce au trafic* « *accoutumé du temps de paix et ne pas rendre d'assistance à l'un* « *des belligérants en détruisant les effets des actes d'hostilité de* « *l'autre.* »

En conséquence, dès la reprise des hostilités, le cabinet anglais donna l'ordre à ses officiers d'appliquer les principes du fameux **rule** de 1756, et de confisquer toute marchandise de provenance ou de propriété française, sans considération du pavillon plus ou moins fantaisiste qui pouvait la couvrir. Les arrestations, les visites, les saisies des navires neutres se multiplièrent, et il apparut bien vite que la domination de l'Angleterre sur les Océans étant maintenant absolue, il ne pouvait plus y avoir de commerce et de navigation que ce qu'elle voulait bien permettre. On en vint à se demander si ce système était de la part des Anglais une simple façon de faire la guerre à la France, s'il ne résultait pas plutôt d'un plan conçu pour accaparer et concentrer entre leurs mains toute la richesse du monde par la destruction du commerce de tous les autres peuples.

Or, si la plupart des États neutres étaient trop faibles et trop occupés d'autres intérêts pour protester, il en était aussi, et que tout commandait à l'Angleterre de ménager, pour qui cette question était presque vitale. Les **États-Unis** étaient maintenant une des premières puissances maritimes du monde : leurs admirables ressources forestières leur permettaient de construire à moindres frais qu'aucun autre peuple, leur agriculture leur fournissait un fret encombrant et d'un écoulement facile, et, pour monter leurs navires, ils avaient les vaillants marins de la Nouvelle-Angleterre, à qui les pêcheries de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse avaient toujours été une école incomparable; aussi leur flotte de commerce avait-elle pu se développer avec une rapidité sans exemple : de 123.893 tonneaux en 1789, elle était passée à 438.663 en 1794, à 667.000 en 1800; elle allait atteindre le chiffre de 981.019 en 1810! Ses intérêts étaient tellement ceux de la nation entière que, malgré leur répugnance pour toute action belliqueuse, les Américains n'avaient pas hésité à entreprendre pour sa protection de véritables campagnes de guerre contre les Français, puis, surtout, contre les Barbaresques.

Il était donc naturel que les agissements des croiseurs anglais atteignissent profondément l'amour-propre des citoyens des États-Unis; ils avaient d'ailleurs d'autant plus le droit de s'en froisser

qu'ils en étaient victimes plus qu'aucune autre nation leurs navires, qui avaient presque monopolisé le trafic des denrées coloniales, étant plus exposés qu'aucuns autres aux visites et aux saisies) et qu'ils y avaient moins donné lieu (leur gouvernement s'étant toujours refusé à favoriser les naturalisations simulées). Aussi le mécontentement fut-il vite très vif dans les ports de l'Amérique, et ne tarda-t-il pas à se traduire par des représentations pressantes faites à Londres contre les doctrines et les procédés de l'Amirauté.

Le Royaume-Uni comptait les Yankees parmi ses meilleurs clients, et s'était fort bien trouvé de leur neutralité sympathique au cours de la crise révolutionnaire; il ne se souciait aucunement de provoquer un conflit, qui aurait fâcheusement compliqué la situation. Mais il tenait d'autre part à maintenir l'isolement commercial de la France; ses hommes d'État crurent avoir trouvé le moyen de tout concilier, et, renonçant à la pratique, exaspérante pour les neutres, des visites et des saisies en pleine mer, le gouvernement publia, le 16 mai 1806, un **ordre du conseil** proclamant *en état de blocus toutes les côtes du continent, depuis l'embouchure de l'Elbe jusqu'à Brest;* le blocus devait être appliqué d'une façon plus particulièrement rigoureuse entre Ostende et l'embouchure de la Seine.

Le blocus étant un usage constant et régulier de la guerre, on coupait ainsi court aux récriminations des États-Unis et on empêchait, plus efficacement même que par le passé, l'arrivée en France des articles sans lesquels il nous était impossible de tirer un parti quelconque de nos colonies.

Les décrets de Berlin et de Milan. — Mais cette décision eut des répercussions que ses auteurs étaient loin de prévoir : elle porta brusquement l'Empereur et la France à un état d'exaspération inouï et, par les ripostes qu'elle leur inspira, les conduisit à un système de guerre différent de tout ce que l'on avait imaginé.

D'après la conception que nous nous faisons aujourd'hui d'un blocus, il est incontestable que l'Angleterre était en état d'assurer une surveillance de nos côtes telle qu'il fût pratiquement impos-

sible au commerce de continuer à les fréquenter. Mais les hommes de cette époque s'étaient habitués à considérer qu'il ne pouvait y avoir de ports bloqués que ceux devant lesquels stationnait en permanence une force navale capable d'en interdire l'entrée à tout ce qui pourrait se présenter : l'impossibilité de constituer un semblable cordon de navires le long d'une côte de 2.000 kilomètres étant évidente, il leur parut qu'il y avait là un **blocus sur le papier**, et cette prétention de l'Angleterre, de fermer au trafic une partie et même la totalité du continent, simplement parce que ses escadres étaient assez fortes pour capturer tous les navires qu'elles rencontreraient, leur sembla un abominable abus de la force, une violation formelle du droit des gens, qui appelait les pires représailles, et qui devait soulever la conscience de toutes les nations. Il ne restait qu'à trouver les procédés nouveaux par lesquels on pourrait atteindre ceux qui se faisaient ainsi les ennemis de l'humanité.

Or, si conserver des relations avec les pays d'outre-mer était un avantage pour la France, pouvoir trafiquer avec l'Europe continentale, qui lui achetait ses manufactures et lui fournissait une partie de ses matières premières, voire de sa subsistance, était pour l'Angleterre une nécessité vitale; ses flottes, sans doute, permettaient à notre rivale de régler à sa guise le trafic maritime, mais l'Empereur était plus maître encore du continent que le Royaume-Uni ne l'était des mers, et sa volonté était, pour les nations que leur position géographique ne mettait pas à l'abri de l'action de ses invincibles armées, une loi à laquelle elles ne pouvaient se soustraire; l'Europe entière était son domaine presque autant que la France elle-même, et, s'il lui prenait fantaisie d'ordonner à cette Europe de fermer ses ports aux marchandises anglaises, personne ne pourrait le forcer à revenir sur cette décision, rien ne pourrait l'empêcher de l'appliquer.

Ce fut l'objet du fameux **décret de Berlin**, qui fut promulgué le 21 novembre 1806 : « *Considérant que l'Angleterre n'admet point « le droit des gens suivi universellement par tous les peuples civi- « lisés* », disait ce texte fameux; « *qu'elle étend aux bâtiments de « commerce et aux biens des particuliers le droit de conquête qui ne*

« *se peut appliquer qu'aux biens de l'État ennemi ; qu'elle déclare blo-*
« *qués des ports devant lesquels elle n'a pas même un seul bâtiment,*
« *des côtes entières, tout un empire, et qu'elle part de cette décla-*
« *ration pour saisir partout tout ce qui en sort ou tente d'y entrer ;*
« *que cet abus monstrueux du droit de blocus n'a d'autre but que*
« *d'empêcher les communications entre les peuples et d'élever le*
« *commerce et l'industrie de l'Angleterre sur la ruine de l'industrie*
« *et du commerce du continent ; que quiconque trafique avec l'Angle-*
« *terre se fait son complice et qu'il est de droit naturel d'user de*
« *représailles, l'Empereur décrète comme principe fondamental de*
« *l'empire jusqu'à ce que l'Angleterre ait reconnu que le droit de la*
« *guerre est un et le même sur terre que sur mer, qu'il ne s'étend pas*
« *à la propriété privée et que le blocus n'est de droit qu'autant qu'il*
« *est réel*, **que les Iles Britanniques sont en état de blocus, que tout**
« **commerce, toute correspondance postale avec elles est interdite.** »
Les sujets anglais devaient être arrêtés et faits prisonniers de guerre, toutes propriétés, toutes marchandises anglaises confisquées, dans toute l'étendue des territoires occupés par les troupes françaises ou celles de nos alliés.

Toutes les puissances étant également intéressées à ce que l'Angleterre fût obligée de respecter leur liberté, cet acte devait leur être notifié et elles devaient être invitées à y adhérer; la plupart d'entre elles, incapables de résister aux ordres de l'Empereur, firent leurs les principes du décret : l'Espagne, la Hollande, l'Italie, Naples, l'Étrurie avaient obéi à la première sommation; avant la fin de l'année 1807, l'Autriche, la Prusse, la Russie, le Danemark, les avaient imitées; le **blocus** était devenu véritablement **continental.**

Dès la promulgation du décret de Berlin, l'Angleterre comprit la portée de l'orage qu'elle avait déchaîné, et fut prise de terreur à la pensée de la crise qu'elle aurait à traverser si l'Europe entière se fermait effectivement à son commerce; délibérément, le gouvernement essaya de revenir en arrière, de renouer des relations avec le continent, fût-ce par force. De nouveaux **ordres du conseil,** du 7 janvier et du 11 novembre 1807, revenant sur ceux de mai, décidèrent qu'il pourrait être accordé des **licences** pour aller

porter ou prendre certaines marchandises dans les ports du continent, à condition toutefois que ces ports ne fussent pas fermés aux navires et aux marchandises britanniques, et que les bénéficiaires des licences vinssent auparavant dans un port anglais faire vérifier leurs cargaisons et acquitter des droits élevés: tel était le besoin que le Royaume-Uni avait des relations continentales que le nombre de ces licences devint vite prodigieux: de 2.600 en 1807, il fut de 15.000 en 1809, de 18.000 en 1810. L'Angleterre admettait donc maintenant que le commerce du continent continuât malgré la guerre, mais elle ne le permettait que pourvu qu'elle en eût le contrôle (*no trade except through the Great Britain*) : la simple mesure de guerre qu'avait au début été le blocus se transformait en une colossale entreprise d'accaparement.

L'Empereur ne l'entendait pas ainsi; la fermeture du continent aux marchandises anglaises, simple réponse aux procédés vexatoires de l'Angleterre à l'origine, était maintenant devenue dans sa pensée le moyen tant de fois cherché de vaincre une puissance maritime sans être maître de la mer: il refusa de laisser les neutres se plier à la volonté du cabinet de Londres, et par le **décret de Milan** du 17 décembre 1807, il décréta que « *tout bâtiment de* « *quelque nationalité qu'il fût, qui aurait souffert la visite d'un* « *vaisseau anglais ou se serait soumis à un voyage en Angleterre,* « *ou aurait payé une imposition quelconque au gouvernement an-* « *glais, était par cela seul* dénationalisé, *avait perdu la garantie* « *de son pavillon, et était déclaré de bonne et valable prise.* » Pris entre les exigences contradictoires de la France et de l'Angleterre, les neutres se voyaient dans l'impossibilité de céder à celles de l'une sans se mettre en opposition avec celles de l'autre : il ne pouvait plus y avoir de neutres.

Le régime du blocus. — Ainsi se trouvait constitué dans toutes ses parties ce système du Blocus Continental qui, pour employer les propres paroles de l'Empereur, fut « *la plus formidable ma-* « *chine de guerre que l'on ait jamais combinée pour vaincre la mer* « *par la puissance de la terre* ».

Il ne s'agissait plus de la guerre au commerce, telle qu'on

l'avait si souvent pratiquée, c'est-à-dire de la course aux bâtiments ennemis pour les capturer et les vendre : un tel système n'a jamais qu'une efficacité restreinte lorsqu'il ne s'appuie pas sur une maîtrise absolue de la mer, parce que l'on ne prend nécessairement qu'une proportion assez faible des navires de l'adversaire, et surtout parce que l'on n'atteint par lui que des capitalistes, en général couverts par des assurances, et dont la fortune est assez solidement établie pour s'accommoder même de pertes élevées. C'était maintenant aux **marchandises** même, et non plus aux **navires** chargés de les transporter que s'attaquait l'Empereur, et il entendait les poursuivre jusque dans les magasins où elles s'entassaient pour être vendues, jusque chez les particuliers qui auraient pu les détenir pour les consommer, de façon à leur enlever tout débit sur le continent.

Le mal qu'il prétendait infliger ainsi à l'Angleterre devait être infiniment plus grand et plus sensible que n'aurait permis la méthode traditionnelle : la France et ses alliés, c'est-à-dire dans la pratique le continent entier, se refusant à recevoir ses produits, l'**industrie** britannique allait se trouver privée de la meilleure partie de ses clients, et, comme c'était maintenant l'industrie qui faisait vivre les deux tiers de la population de la Grande-Bretagne, toute la vie de ce pays allait être paralysée : le crédit du gouvernement serait épuisé par la ruine des capitalistes, au moment même où les nécessités de la guerre exigeaient des sacrifices de plus en plus grands ; — les progrès des manufactures, ceux du commerce, les conquêtes coloniales, qui faisaient de l'univers tropical un domaine anglais, deviendraient inutiles, puisqu'on ne pourrait plus en écouler les produits ; — ce serait une crise économique, et par suite une crise sociale, sans précédent, peut-être le commencement d'une révolution ; telles devaient être les conséquences certaines du Blocus bien appliqué : qu'il durât seulement quelques années et l'Angleterre serait, sinon abattue et ruinée, du moins affaiblie, au point qu'elle se trouverait à la merci d'un coup vigoureusement porté.

Ces conceptions n'étaient pas à vrai dire nouvelles, et la tendance protectionniste, toujours si forte dans notre pays, y conduiHISTOIRE MARITIME. 53

rait tout naturellement : toute notre législation douanière, depuis le début de la Révolution en avait été comme le prélude et l'esquisse. A bien des reprises entre 1793 et 1801, l'introduction des marchandises anglaises avait été interdite, et, depuis 1803, des mesures du même ordre, n'avaient cessé d'être édictées, de plus en plus violentes : prohibition de toutes marchandises venant, directement ou indirectement, d'Angleterre (20 juin 1803) ; — interdiction de recevoir dans nos ports aucun navire ayant touché en Angleterre (20 juillet 1803) ; — puis, pour atteindre les marchandises introduites sous des déguisements d'origine, établissement de droits presque prohibitifs sur les articles *susceptibles* d'être de provenance anglaise[1] : 120 francs par quintal sur les cacaos, 100 sur les cafés (6 février 1805), puis 200 sur les cacaos, 150 sur les cafés, 100 sur les sucres (4 mars 1806)! — enfin interdiction absolue d'introduire des toiles de fil et de coton en France, et ordre d'incinérer celles de ces marchandises qui seraient saisies! L'Empereur, on le voit, innovait à peine et le Blocus n'introduisait aucune disposition auparavant inconnue : toute la nouveauté était dans l'extension d'un semblable système au continent entier, et surtout dans l'impitoyable sévérité avec laquelle il allait être appliqué.

L'application du blocus. — Il le fut avec toute la rigueur méthodique que la formidable puissance militaire de la France et la perfection du mécanisme administratif créé par l'Empire rendaient possible, et ce rêve grandiose, contre nature, de contraindre un continent à s'abstenir de toutes relations avec le reste du monde pour vivre de son propre fond, put sembler un fait accompli : une législation compliquée et tracassière prévit jusqu'aux moindres subterfuges dont on aurait pu user pour tourner la volonté de l'Empereur, une armée de douaniers surveilla tous les recoins d'une côte qui s'étendit de la Mer Blanche à la Mer Noire, et dans toutes les parties de l'Europe, des perquisitions,

1. Une loi du 10 Brumaire an V avait déjà déclaré anglais, quelle qu'en fût l'origine, un certain nombre de produits, tels que les velours, bonneteries, quincailleries, sucreries, etc...

des visites domiciliaires pourchassèrent les détenteurs de denrées suspectes; non content de les confisquer, on finit par brûler ces marchandises en place publique (19 octobre 1810); les tribunaux ordinaires, sur qui l'on ne pouvait compter, furent dessaisis de toutes les poursuites pour faits de contrebande, et celles-ci confiées à des *tribunaux douaniers spéciaux*, qui condamnaient toujours. Cette guerre à coups de décrets finit par prendre un caractère d'acharnement, de **sauvagerie**, comme s'exprima Napoléon lui-même, incroyable : non seulement on déclara prisonniers de guerre les simples particuliers de la nationalité ennemie que l'on pouvait saisir, mais on en vint à interdire de recevoir des parlementaires, à ne plus excepter des hostilités, en dépit d'un usage constamment respecté depuis le Moyen Age, les pauvres pêcheurs qui prenaient la mer pour gagner leur maigre subsistance!

Pourtant jamais le continent ne fut fermé d'une façon hermétique aux marchandises anglaises, et la **contrebande** se fit toujours sur une grande échelle : de gigantesques entrepôts se constituèrent à proximité de nos côtes, en des points inaccessibles aux agents de l'autorité impériale, à Malte, aux Baléares, à Gibraltar pour la Méditerranée, à Madère, aux Açores, dans les îles anglo-normandes pour l'Atlantique et la Manche, à Gothembourg, puis, à partir de 1807, à Heligoland pour l'Allemagne; de là on acheminait les denrées prohibées sur le continent, comme on pouvait, parfois en les embarquant sur des navires qui allaient se faire capturer sur un point convenu par de prétendus corsaires : il fallut pour mettre fin à ce singulier stratagème que les tribunaux se décidassent à ordonner le brûlement des marchandises de prises comme de celles qui provenaient des saisies.

Tout d'ailleurs favorisait la contrebande, et il suffisait que la volonté de l'Empereur cessât un moment de se faire sentir brutale et prochaine pour que le blocus ne fût plus qu'une théorie : son séjour en Pologne, en 1809, fut le signal d'une véritable réouverture de l'Allemagne au commerce anglais; Bourrienne, chargé d'affaires à Hambourg, y fit une fortune.

L'Empereur en vint à autoriser lui-même la contrebande, et, à

partir de 1810, le système des **licences** atténua singulièrement les effets du blocus : par ces autorisations, qu'il distribuait avec une libéralité que ses lieutenants exagéraient encore, il permettait l'introduction de certaines denrées spécifiées, anglaises, ou ayant subi les exigences anglaises, moyennant le paiement de droits de douane exceptionnels et l'obligation d'exporter en échange les ouvrages de notre industrie nationale (soieries, draps, vins, etc..,) ; il y avait été conduit par l'impossibilité de suppléer par des produits indigènes à certains articles exotiques, nécessaires aux armées (matières colorantes, surtout indigo, huiles, cuirs, etc...) ; il n'y voyait d'ailleurs aucun inconvénient, car les taxes que l'on faisait payer aux marchandises dont l'introduction devenait ainsi licite (400 francs par quintal de sucre ou de café, 900 pour le thé, 1.000 pour le cacao, 2.000 pour la cochenille, 800 pour le coton, et jusqu'à 2.000 pour un kilo de muscade!) étaient tellement élevées qu'elles devaient maintenir les prix au delà de la Manche à ce point avilis que nos rivaux ne pouvaient tirer aucun profit de ce trafic. Il espéra même que la permission d'exporter dans le Royaume-Uni des blés (qu'il faisait payer en numéraire) contribuerait à précipiter la crise financière qui menaçait le gouvernement anglais, en en faisant sortir les espèces monnayées : en trois ans, en effet, les Iles Britanniques nous versèrent ainsi 250 millions. Cette étrange pratique des licences n'en conduisit pas moins parfois à d'étonnants trafics : une maison de Bordeaux, par exemple, se chargea de fournir, par navires partant de Bordeaux, une partie de ses approvisionnements à l'armée anglaise qui opérait contre nous en Portugal.

Malgré tout, ces infractions au système restèrent des exceptions, et l'on peut dire que, de 1808 à 1815, le Blocus fut appliqué avec autant d'exactitude qu'il était possible d'en demander à une organisation humaine. Quelques chiffres permettent de mesurer ses effets : le taux des assurances pour le continent passa de 4 à 30 au cours de l'année 1807 ; le nombre des navires enregistrés au péage du Sund s'abaissa de 11.000 en 1805 à 8.000 en 1807 ; les recettes des douanes de l'Empire, de 60 millions en 1807, descendirent à 18 en 1808, à 11 en 1809 ; si elles remontèrent les années

suivantes (jusqu'à 150 millions), ce fut la conséquence de l'application du système des licences et de la perception des taxes élevées qu'il entraînait, mais le chiffre total des importations dans l'Empire, qui était de 465 millions en 1802 et de 492 en 1805, ne cessa de diminuer à partir de cette date : en 1812 il était tombé à 257 millions, alors que l'Empire avait triplé d'étendue et doublé de population.

Il est donc permis de dire que le Blocus eut toute la rigueur, toute la réalité pratique que l'on pouvait espérer; ni l'Empereur, ni même, malgré quelques défaillances et quelques trahisons, ses agents n'épargnèrent rien pour le faire réussir, et s'il n'obtint pas tous les résultats que l'on en attendait, ce n'est pas à l'énergie de l'exécution qu'il faut s'en prendre, mais aux circonstances, aux vices mêmes du système, et dans une certaine mesure aux procédés que nos adversaires employèrent pour se défendre.

Effets du blocus sur le Royaume-Uni. — Pour l'Angleterre, il est incontestable qu'elle eut cruellement à souffrir de cette manière de faire la guerre : elle fut littéralement exclue du continent et mise en quarantaine dans son île. Les industriels, privés d'acheteurs, alors que leur production continuait à s'accroître avec une rapidité prodigieuse, se trouvèrent incapables de faire de l'argent avec leurs marchandises, qui s'entassèrent improductives dans les magasins des ports; il en fut de même des denrées coloniales, dont le trafic faisait encore le quart du revenu de la nation : en 1809, 6.000 tonnes de café ne trouvaient pas preneur à Londres pour 6 pence la livre, alors qu'à Anvers on se les serait arrachées à 7 et 8 francs! Cette impossibilité de réaliser les valeurs produites par le travail national allait, pouvait-on croire, provoquer une crise financière terrible, et, comme c'était du crédit que le gouvernement tirait toutes ses ressources, cette crise allait peut-être enlever à l'Angleterre tout moyen de continuer la guerre.

D'un autre côté, les marchandises que l'on avait coutume de tirer du continent subirent une hausse énorme : le chanvre, qui se vendait 800 francs la tonne en 1802, en coûta 2.900 en 1809; il en

fut de même de toutes les munitions navales; pour un pays qui avait à entretenir et à renouveler le matériel d'une flotte de 800 navires de guerre et de 20,000 bâtiments de commerce, la gêne fut considérable. Mais la conséquence la plus immédiatement sensible du blocus fut le renchérissement des denrées alimentaires; sans doute, on a fortement exagéré en disant que l'*Angleterre mourait de faim, en crevant d'épiceries;* le projet de l'Empereur, d'ailleurs, n'avait jamais été, et n'avait jamais pu être d'affamer les Iles Britanniques : leur agriculture était encore suffisante pour faire vivre la majeure partie de leur population, et les importations des États-Unis et du Canada, que l'on ne pouvait interrompre, fournissaient le surplus! La suppression des arrivages des céréales de Pologne et de Russie, des laitages de Hollande et du Danemark, du bétail de l'Allemagne et de l'Europe Centrale, des vins du Midi, fut pourtant cruellement ressentie par une portion considérable de la nation. L'élévation du cours des céréales surtout (la moyenne du prix du blé pendant cette période fut de 34 francs l'hectolitre au lieu de 17 entre 1793 et 1800) inquiéta souvent le gouvernement, qui fit fermer les distilleries et les amidonneries et engagea les citoyens à réduire leur consommation de pain. Cette hausse des denrées, en effet, risquait d'avoir des conséquences graves pour l'ordre intérieur, d'autant plus qu'elle coïncidait avec une baisse continue des salaires, conséquence, elle, non pas de la guerre, mais des transformations de l'industrie et des progrès du machinisme : la misère était effroyable et l'on put se demander plus d'une fois si l'on n'allait pas voir éclater une de ces insurrections de la faim contre quoi la médiocre organisation militaire du Royaume aurait été bien impuissante.

Mais la bourgeoisie anglaise et son gouvernement firent tête à l'orage; — et d'abord, ils ne laissèrent pas se déclarer la crise industrielle : pas un instant les usines ne ralentirent leur production, pas un instant on ne cessa d'entretenir et de développer la culture des colonies; à défaut des pays qui se fermaient, et où l'on essayait malgré tout d'exister, on s'assurait d'autres débouchés qui absorbaient une partie de la production : on développait les échanges avec les Indes, avec les colonies, avec l'Amérique

Espagnole; à partir de 1808, l'insurrection de l'Espagne vint rouvrir au trafic la péninsule, et l'on en profita pour prendre sur ce marché une place que l'on n'y avait jamais eue : de 50 millions en 1807, le mouvement d'affaires avec ce pays passa à 275 en 1811 ! En pleine guerre, le commerce s'accrut de 225 millions pour ces trois seules années.

Ce n'était pas encore assez pour absorber le stock chaque jour grandissant de marchandises que les progrès de l'industrie jetaient sur la place; aussi fallut-il que le gouvernement se décidât à prendre des mesures pour que ses usines pussent pour ainsi dire **travailler à blanc**, qu'elles ne fussent pas réduites à suspendre le travail, qu'elles continuassent à donner des salaires aux ouvriers, des valeurs à la circulation, et par conséquent de l'argent au trésor; on y arriva par une organisation de plus en plus savante du **crédit** : on fournit aux industriels les moyens d'emprunter des sommes considérables sur des marchandises qu'ils ne pouvaient négocier pour le moment, mais qui devaient retrouver toute leur valeur le jour où la victoire rouvrirait les marchés continentaux, d'autant plus productifs qu'ils auraient été plus longtemps sevrés de produits anglais; la Banque se livra à cette opération avec un admirable patriotisme, et y fut puissamment aidée par le gouvernement, qui maintint la valeur de ses billets par le cours forcé et ne craignit pas de se compromettre à plusieurs reprises plus gravement encore, en faisant des avances aux financiers, et même aux industriels; enfin, on para aux menaces de révoltes populaires, sans obliger les industriels à payer des salaires qui les auraient ruinés, en étendant encore les effets de la loi des pauvres : cette véritable « assurance contre la révolution » s'éleva à 137 millions par an en moyenne, pour toute la durée de la guerre.

D'énormes sacrifices financiers pouvaient seuls permettre de lutter ainsi contre le système adopté par le gouvernement français ; il en fallait de plus considérables encore pour subvenir aux frais de la guerre elle-même : pour une marine qui finit par comprendre, en 1809, 969 navires (dont 764 armés à effectifs complets), déplaçant 1.061.000 tonneaux et portant 145.000 hommes d'équipage, pour une armée qui mit en ligne 300.000 soldats, on

dépensa pendant dix ans, année moyenne, 1.131 millions! et l'on devait encore verser aux alliés que l'on entretenait sur le continent des subsides qui, d'après les calculs du *Times* du 12 novembre 1851, atteignirent le total de 46 millions sterling (1.157 millions de francs). Les dépenses publiques pour la durée de la guerre, ne furent pas inférieures à 25.975 millions : 2.412 millions par an, près de deux fois ce que l'on avait dépensé pendant la guerre contre la Révolution, près de cinq fois ce que l'on avait dépensé pendant la Guerre d'Amérique!

Pour faire face à ces charges inouïes, on eut d'abord recours à l'impôt; mais on ne pouvait forcer indéfiniment sur l'income tax à une époque de crise économique aussi grave, sur les taxes indirectes à un moment où l'on devait éviter tout ce qui risquait d'exciter le mécontentement populaire; on ne put guère obtenir plus de 600 millions par an des finances normales, et il fallut faire encore appel à la ressource qui avait tant de fois déjà sauvé l'Angleterre, au crédit public. On ne l'avait jamais fait pour des sommes aussi énormes : 19.263 millions, 74 % des dépenses de l'Angleterre pendant cette période, furent fournis par l'emprunt; on ne lui avait demandé que 56 % de ces dépenses pendant la guerre précédente, que 23 % lors de la Guerre d'Amérique.

Les capitalistes anglais répondirent toujours aux demandes du gouvernement avec un entrain absolu : les emprunts furent toujours couverts en quelques jours, et tandis que la France, avec une dette de 1.250 millions seulement, devait offrir ses communaux en gage pour faire accepter par les spéculateurs 232 millions de papier-monnaie, et voyait ses fonds publics tomber à 45 francs, l'Angleterre, avec une dette qui, en vingt ans, était passée de six milliards à vingt-deux, trouvait tout l'argent qu'elle voulait sans garanties spéciales, et maintenait les cours de ses consolidés à un chiffre voisin du pair.

Ce fut cette confiance admirable dans l'avenir de l'Angleterre et dans son triomphe final qui sauva ce royaume; cette confiance eut sans doute son principe dans le patriotisme de cette classe des gens aisés, propriétaires de terres et d'argent, qui faisait la force de la nation, mais elle fut aussi entretenue et renforcée par

ce fait que, grâce à la maîtrise des mers que lui avait assurée ses victoires, ce pays ne connut jamais directement les malheurs et les souffrances de la guerre : l'alarme de 1805 passée, les populations anglaises n'eurent plus à craindre la menace d'une invasion; le service militaire obligatoire leur fut toujours épargné, et la crise économique elle-même ne fut jamais assez aiguë pour qu'elle se soit traduite par une modification sensible dans la vie quotidienne des gens qui avaient de quoi vivre, par des privations et des inquiétudes : si le prix de toutes choses augmentait, les revenus et les profits augmentaient aussi; jamais les terres n'avaient autant rapporté que depuis la hausse des céréales provoquée par le blocus, jamais les capitaux engagés dans les entreprises industrielles et commerciales n'avaient valu de si gros bénéfices. Les pauvres, il est vrai, souffraient cruellement, mais les pauvres n'étaient pas électeurs, ne comptaient pas; de la guerre, les riches, qui constituaient l'Angleterre légale, ne connaissaient que la gloire et le gain; c'est ce qui leur permettait de conserver cette belle confiance, qui leur faisait maintenir le crédit et la force de leur pays, qui faisait vivre et lutter l'Angleterre.

Combien de temps cette fière constance se serait-elle soutenue? Combien de temps le capital anglais aurait-il continué à se sacrifier pour entretenir les armements, la diplomatie et jusqu'à l'activité industrielle du pays? n'aurait-on pas fini par atteindre les limites de la résistance possible? à plusieurs reprises, on commença à voir se manifester des symptômes inquiétants; des paroles en faveur de la paix, des plaintes se firent entendre, jusque dans le Parlement; en 1810 et 1811, peu s'en fallut que des refus de crédits ne contraignissent à rappeler Wellington du Portugal; les ouvriers s'organisèrent en *trade-unions* pour réclamer des augmentations de salaires, des émeutes graves, dirigées contre les machines par un fou qui se faisait appeler le roi Ludd, éclatèrent dans le Yorkshire et dans les Middlands, et le gouvernement dut prendre des mesures de répression; la lassitude et le découragement finirent par se faire sentir jusque dans les rangs de l'armée et de la marine : la flotte compta 27.300 déserteurs en deux ans (1811-1813)! Si la guerre et le blocus s'étaient encore

prolongés quelques années, l'Angleterre aurait-elle pu maintenir cet effort inouï, certainement sans exemple dans l'histoire de l'humanité? le système du blocus n'aurait-il pas fini par épuiser le Royaume-Uni?

La France pendant le Blocus. — Mais la France, de son côté, aurait-elle pu éterniser les sacrifices que la guerre et le blocus lui imposaient? Toute la question était là : est-ce que l'Europe pouvait se passer plus longtemps des importations anglaises que l'Angleterre pouvait se passer des marchés européens?

Pour notre pays aussi, les souffrances nées de ce régime économique anormal avaient été considérables : le premier résultat du blocus fut d'y relever de 50 à 100 % le prix de toutes les marchandises que l'on avait coutume de demander à l'Angleterre; pour certaines, pour les denrées coloniales par exemple, qu'il était impossible de se procurer autrement que par le trafic maritime, la hausse fut telle qu'elle équivalut pour la plupart des consommateurs à une impossibilité absolue de se les procurer.

L'Empereur, il est vrai, essaya d'amener les Français à produire chez eux ces articles dont ils ne pouvaient se passer : à cet égard, le blocus eut tous les effets d'un protectionnisme poussé à l'extrême. Nos industriels furent sûrs de ne rencontrer aucune concurrence, et d'avoir le monopole de l'approvisionnement d'un marché intérieur qui s'étendait à toute l'Europe Occidentale et Centrale; les secours du gouvernement, de plus, leur furent prodigués, et des hommes habiles et entreprenants, comme **Oberkampf, Richard, Lenoir, Ternaux, Jacquard, Philippe de Girard,** obtinrent des résultats qui n'auraient pu être réalisés sous le régime de la concurrence; toute l'Europe étant par force notre cliente, nos exportations crûrent même sensiblement pendant cette période : de 325 millions en 1802, elles passèrent à 383 en 1812; elles représentaient maintenant 60 % de notre commerce total, au lieu de 41 % en 1802.

Mais, s'il était possible de fabriquer en France des tissus, de la bonneterie, de la quincaillerie, on ne pouvait recourir

aux mêmes moyens pour les articles que seules les contrées exotiques auraient pu nous fournir : quand on essaya de planter du coton en Lombardie, on récolta 100.000 kilos par an, et l'on trouva que c'était un succès ! on imagina aussi de remplacer par des succédanés certains de ces produits devenus indispensables dans la vie de chaque jour : on fuma des feuilles de noyer, on fit du café avec de la chicorée, on s'évertua à tirer du sucre du raisin, de fruits divers; les résultats restèrent médiocres (le sucre de betterave, destiné à une si prodigieuse fortune, ne fut guère à cette époque qu'un objet de curiosité), et l'on ne put empêcher que, par suite du blocus, le commun de la société française ne fût obligé de renoncer à un certain nombre de luxes devenus déjà des habitudes et presque des nécessités.

Ces privations furent sensibles, et de bonne heure indisposèrent contre la politique de l'Empereur, et contre l'Empereur lui-même, une partie des populations de la France et des pays voisins. La bourgeoisie des grandes villes commerçantes surtout, déjà peu bienveillante pour ce régime qui lui refusait toute participation à la vie politique et qui faisait peser sur elle l'insupportable charge du service militaire, lui devint complètement hostile quand il la priva des affaires et l'obligea à restreindre son bien-être; si la peur, longtemps, imposa le silence à ces sentiments, on sait comme ils finirent par se traduire, quand il fut possible de braver la colère du Maître, parce qu'il allait cesser de l'être : on connaît les scènes fameuses de la session de 1812, et les trahisons de 1814.

Pour le moment, l'Empereur n'avait pas à se soucier de cette opposition, qui n'était qu'un mécontentement; les classes moyennes, en effet, ne jouaient pas dans la démocratie autoritaire que constituait la France le rôle qu'elles avaient pu s'assurer dans un pays de régime parlementaire comme le Royaume-Uni ! Leur influence sur la politique et l'administration devait rester nulle, tant que le gouvernement n'aurait pas besoin d'elles, et de leur argent, seule force véritable dont elles pussent disposer, pour vivre et pour agir; or les considérations d'équilibre budgétaire étaient loin de peser sur les décisions du souverain français

comme elles faisaient sur celles des cabinets anglais : il eût été sans doute fort embarrassé pour obtenir du crédit public une aide sérieuse, mais aussi il n'y comptait pas, et pouvait s'en passer; l'administration impériale, la plus économique que nous ayons eue, faisait des choses gigantesques avec un minimum de dépenses : le budget, qui était encore de 778 millions en 1806, ne dépassa le milliard qu'en 1812 (1.150 millions) et 1813 (1.270) : le déficit était faible (90 millions en 1808) et pour le combler on eut toujours les ressources que fournissait la guerre; nos armées vivaient d'une façon presque continue sur les pays occupés, et ces pays avaient de plus à verser des contributions de guerre qui, parfois, dépassèrent les ressources ordinaires; quant à celles-ci, elles provenaient, pour la plus grosse partie, non des taxes indirectes (droits réunis), détestées du peuple, et qui pour cette raison furent toujours maintenues à un taux modéré, mais des impôts directs, et cette catégorie d'impôts, qui pesait surtout sur la terre, rentra toujours facilement, parce que l'agriculture prospérait et que les paysans aimaient l'Empereur.

La désaffection, en effet, n'atteignit jamais que les classes moyennes, la bourgeoisie, et le blocus continental ne fut à aucun moment impopulaire dans les masses : il ne privait l'Europe que de denrées de luxe, que les riches étaient seuls à consommer d'une façon habituelle, et les ouvriers, auxquels il fournissait du travail par les industries dont il favorisait le développement, le bénissaient même, comme ils avaient toujours béni le protectionnisme; les souffrances qui en résultaient étaient en somme légères, et l'état de guerre durait depuis si longtemps qu'on s'était habitué à le considérer comme normal, qu'on désirait à peine le rétablissement de la vie commerciale naturelle.

Il en fut un peu de même dans les pays vassaux ou alliés de l'Empire : plus vive peut-être que dans l'ancienne France, parce que la privation des marchandises anglaises n'y fut compensée par rien, le développement factice de certaines industries qui en consola un peu nos compatriotes ne s'étant pas étendu aux

autres régions de l'Europe, l'irritation provoquée par le blocus y resta aussi limitée aux classes aisées, dont l'action directe sur les événements était nulle. Quant aux couches profondes, tel était l'enthousiasme qu'y soulevaient les réels bienfaits de l'Empereur, libérateur des peuples, que ceux même de ces pays à qui le commerce avec l'Angleterre eût été le plus avantageux, le plus indispensable, comme les provinces illyriennes, et le grand-duché de Varsovie (l'interdiction d'exporter les blés faisait perdre à ce dernier État plus de 20 millions par an!) furent ceux où la fidélité à la France fut le plus inébranlable.

Nécessité de la guerre offensive : derniers projets de l'Empereur. — Des deux côtés, c'était donc l'énergie morale, la confiance de la nation qui permettait la continuation de cette lutte de géants : confiance des paysans et des soldats français dans la fortune de l'Empereur, qui leur donnait la patience de supporter les privations et les fatigues de ces guerres interminables! confiance des capitalistes et des électeurs anglais dans l'avenir du Royaume Uni, qui rendait possible ce miracle d'un gouvernement, d'une industrie, d'une nation entière vivant et agissant pendant des années entières par le seul crédit! des deux parts cette confiance était si absolue, si enracinée qu'elle permettait de demander des efforts au-dessus de l'imagination, au-dessus du possible : l'Angleterre sacrifiait ses capitaux, la France ses hommes, sans compter, sans demander de comptes aux gouvernements à qui elles avaient remis la charge de leur destinée.

De toute évidence, il n'était qu'un moyen de terminer ce conflit : il fallait, d'un côté ou de l'autre, briser cette confiance en détruisant les faits qui la fondaient : il fallait montrer, manifester à l'univers que les armées de la France n'étaient pas invincibles, ou que le sol de la Grande-Bretagne n'était pas inviolable. La guerre économique, simple lutte d'usure, ne suffisait donc pas : elle pouvait préparer l'événement fatal, en épuisant les forces d'un des deux partis, en le mettant hors d'état de fournir l'effort nécessaire pour le jour de la crise finale, elle ne pouvait à elle seule provoquer et dénouer cette crise. On se trouvait

ainsi ramené à la nécessité d'une lutte directe : il fallait que la France, par son industrie, ou l'Angleterre, par sa diplomatie, se donnassent les flottes ou les armées qui leur manquaient, pour prendre l'adversaire corps à corps et le terrasser.

Tout montre que Napoléon n'en avait jamais douté, et que le blocus fut surtout pour lui un expédient provisoire, un moyen de faire durer la guerre et d'affaiblir l'Angleterre jusqu'au moment où, le continent pacifié et la marine pourvue, il lui serait permis de reprendre contre elle la grande guerre offensive et décisive. Sa correspondance avec Decrès nous le fait voir toujours impatient de savoir sa flotte enfin capable de passer à l'action, pressant, ordonnant, s'indignant contre l'impuissance des hommes et la résistance des choses. Même en 1807, même en 1806, au lendemain de Trafalgar, il veut de l'activité, du mouvement; c'est le moment des projets, des ordres pour les grandes expéditions divergentes, aux Indes, en Amérique; puis, en 1808, quand les premiers effets de l'œuvre de réorganisation paraissent se manifester, quand Ganteaume a 17 vaisseaux sur la rade de Toulon, il commence à croire que « *l'époque est arrivée où la marine peut développer ses moyens* » : 75 transports escortés par cette escadre porteront 32.000 hommes en Égypte, et cet admirable pays redeviendra une terre française. Une fois de plus, la réalisation de ces rêves est ajournée, par l'insurrection d'Espagne, qui, d'un seul coup, enlève 32 vaisseaux à l'effectif des flottes continentales! Mais l'Empereur ne les reniera jamais; si en 1811, il veut que « cette « année, on fatigue seulement les Anglais », il pense « *qu'au « mois d'août 1812, il aura 104 vaisseaux de ligne; si ces 104 « vaisseaux sont soutenus par une flotte de transport dans l'Es- « caut, portant 42.000 hommes; par une flotte de transport dans « la Méditerranée, portant 40.000 hommes; par la flottille de « Boulogne, capable de porter 60.000 hommes; par une flottille « vis-à-vis de la Sicile, capable de porter 20.000 hommes; enfin « par des bateaux de transport pris en Hollande, escortés par les « escadres du Texel et de la Meuse, ce qui ferait 200.000 hom- « mes, les Anglais se trouveront dans une position bien différente*

« *de celle où ils sont aujourd'hui !* » (17 septembre 1810) ; — on pourrait alors reprendre le projet d'invasion avorté en 1805, — ou bien l'on formerait deux grandes flottes : l'une menacerait l'Irlande et irait aux Antilles, « avec l'autre je compte faire l'expédition de Sicile et d'Égypte ! » Que ce fût en cherchant à l'atteindre chez elle, ou en l'attaquant partout à la fois dans l'univers entier, l'Empereur espérait toujours, comme on voit, que le jour était proche où il pourrait enfin recommencer à agir directement contre son éternel adversaire.

Ce jour ne devait jamais venir : la grande flotte impériale ne fut jamais constituée, ne parut jamais hors des ports ; loin d'aller enlever aux Anglais la possession de leurs colonies ou du sol même de leur île inaccessible, nos marins eurent bientôt à subvenir à l'effroyable consommation de vies humaines que faisaient les guerres impériales : dès 1809, il fallut donner des centaines de canonniers à l'armée de Wagram ; puis, à partir de la campagne de Russie, ce fut par milliers d'hommes que l'on puisa dans les équipages : à Leipzig, à Hanau, à Paris, soldats de marine et marins se battirent vaillamment. Qu'importaient ces exploits ? Même si la victoire eût répondu aux efforts de ces braves, leur présence sur ces champs de bataille continentaux ne manifestait-elle pas de la façon la plus cruelle l'avortement du rêve de l'Empereur ? Avant qu'il fût arrivé à se donner une marine, l'Angleterre avait trouvé des armées, et lancé contre nous l'Europe entière. Comme au XVII^e^ siècle, comme au XVIII^e^, elle s'était sauvée en détournant de la mer l'effort et l'attention de la France, par la guerre continentale.

V. Répercussions de la guerre maritime sur la politique et la guerre générale.

L'Angleterre et les Neutres. — C'était encore là un effet, presque fatal, de la politique du Blocus, et, d'une manière plus générale, de toute la politique de l'Empire : le conflit entre la France et l'Angleterre en était venu à ce point de complexité et de généralité

qu'il ne pouvait laisser aucune nation indifférente, et que toutes allaient se trouver successivement entraînées dans cette guerre, dont la suprématie dans le monde, enfin parvenu à un état stable, devait être le prix ; de toute évidence le premier devoir du gouvernement britannique était de les y pousser, de toutes ses forces ; même s'il n'eût pas espéré abattre ainsi la grandeur de la France, imposer des limites à ses accroissements prodigieux de territoire et d'influence était pour lui une nécessité primordiale.

Dès 1806, par exemple, un danger nouveau avait surgi à l'Est de l'Europe, contre quoi il avait été urgent de prendre des précautions : l'action de la France en Orient venait en effet d'entrer dans une phase nouvelle de son développement, et la logique même de la situation avait fait que, la Russie étant notre ennemie, la Turquie s'était réveillée notre alliée ; on lui avait envoyé le général **Sébastiani**, et cet ambassadeur, usant très habilement d'un sursaut fanatique de l'orgueil musulman, menaçait de ressusciter la puissance militaire des Turcs... pour le plus grand bien de la politique impériale : s'il réussissait, l'entrée de l'empire ottoman dans le système français faisait de nous les maîtres de tous les rivages de la Méditerranée, nous permettait d'exclure de cette mer les Anglais, et d'en faire la base du relèvement de notre grandeur maritime, le point de départ d'une nouvelle expansion commerciale et coloniale.

L'Angleterre crut que sa supériorité navale lui permettrait d'user d'intimidation pour arrêter cette transformation, si alarmante pour elle, avant qu'elle fût devenue redoutable ; le 19 février 1807, l'amiral **Duckworth** passait les Dardanelles avec 7 vaisseaux, bousculait la faible escadre turque au **Cap Nagara** et venait jeter l'ancre devant le Vieux Sérail : sous la volée de ses canons, le Divan recevait un ultimatum exigeant l'abandon de l'alliance française, la livraison de la flotte turque et la remise des forts des Dardanelles ; mais, avec leur finesse orientale, les conseillers du Grand Seigneur faisaient traîner les négociations, tandis qu'ils réunissaient des troupes et que les officiers compagnons de Sébastiani organisaient la défense ; Duckworth vit bientôt arriver le moment où, même victorieux, il serait enfermé dans une mer sans issue,

exposé à un désastre humiliant ; en hâte, il prit le parti de se retirer, et n'y parvint qu'à grand'peine : poussé par un fort vent du Nord, il ne mit qu'une heure et demie à descendre le long couloir des Dardanelles, et les canonniers turcs qui armaient les batteries étaient encore si mal exercés qu'une dizaine de coups seulement portèrent ; mais telle était la puissance des formidables boulets de marbre que lançaient les canons de ces fortifications légendaires, telle était la position dans laquelle il fallait s'exposer à leur feu, que les Anglais eurent deux bâtiments à demi-fracassés et 177 tués ou blessés ; si Sébastiani avait eu une semaine de plus, aucun de leurs vaisseaux ne sortait de la mer de Marmara (3 mars 1807).

Duckworth essaya du moins de prendre sa revanche en se saisissant de la partie de l'empire ottoman que l'on s'était habitué, depuis dix ans surtout, à considérer comme ayant la plus grande valeur économique et stratégique : il tenta un débarquement en **Égypte** (17 mai) : mais le pays entier se leva contre l'infidèle, les généraux ottomans, bien conseillés par notre consul **Drovetti**, utilisèrent judicieusement leurs ressources pour accabler les détachements anglais, dont l'insuffisance numérique était celle de toutes les troupes transportées par mer, et, au bout de quelques semaines, le général **Fraser** était tout heureux d'accepter une capitulation qui du moins épargnait à son armée les horreurs de la captivité (10 août 1807).

En même temps s'accomplissait dans les dispositions des puissances continentales une évolution des plus dangereuses pour le Royaume-Uni : Alexandre, sur qui retombait tout le poids de la guerre contre Napoléon, s'apercevait qu'il était vain de compter sur un retour de fortune, et que la prolongation des hostilités ne faisait que servir les intérêts de la seule Angleterre, sans rien rapporter à la Russie ; il prêtait l'oreille aux propositions amicales que lui faisait parvenir Napoléon, et, contre l'espoir que l'on faisait miroiter à ses yeux de réaliser en Orient les visées traditionnelles de sa maison, consentait à nous laisser dominer l'Europe Centrale et Occidentale. Aux **Conférences de Tilsitt** (26 juin-8 juillet 1807), il se rapprochait de nous, au point qu'à une guerre

acharnée succédait une alliance enthousiaste : brusquement, la Russie devenait l'ennemie de l'Angleterre! Ce revirement, au reste, n'avait rien qui dut surprendre : depuis près d'un siècle, la lutte entre ces deux puissances était prévue par tous les esprits clairvoyants, et tout récemment, en refusant, par deux fois, en 1787 et en 1804, de leur laisser prendre pied sur les côtes de la Méditerranée, les ministres anglais s'étaient affirmés comme les adversaires de l'ambition des czars, bien plus irréductibles, non seulement que la France, mais que l'Autriche elle-même.

Mal informée, l'Angleterre crut seulement à un retour de la Russie à la politique de la neutralité armée, à une résurrection de la Ligue du Nord ; elle s'imagina que, comme en 1800, une action énergique déconcerterait ses ennemis, et les empêcherait de conduire leurs projets à terme : comme en 1800 aussi, ce fut sur le **Danemark** que s'abattit sa colère.

Ce pays, cependant, n'avait cessé de donner des preuves de sa loyale résolution de rester neutre ; sommé par la France d'adhérer à la ligue continentale, le 31 juillet 1807, il avait répondu en massant sa petite armée dans le Holstein, pour repousser, s'il le fallait, la force par la force! Mais il était vulnérable et faible : l'Angleterre le choisit pour donner en lui, avec une brutalité réfléchie, une leçon aux nations qui seraient tentées de ne pas se plier en instruments dociles à sa volonté.

Le 3 août, la flotte de lord **Gambier**, 25 vaisseaux, apparaissait dans le Cattegat ; mais elle ne prétendait pas recommencer l'audacieuse aventure de Nelson en 1801, et, sans chercher à forcer les passes du Sund, se bornait à débarquer dans Seeland un corps d'armée qui prenait à revers les défenses de **Copenhague**, sans aucun danger, puisque tous les troupes danoises étaient sur le continent! Du 2 au 5 septembre, la malheureuse capitale était atrocement bombardée avec des mortiers et des fusées à la Congrève ; plusieurs quartiers étaient entièrement détruits par l'incendie, il y avait 2.000 morts dans la population ; le 7, il fallait capituler, et les régiments anglais s'installaient dans la ville, qu'ils occupaient aussi longtemps qu'il fallait pour mettre en état de naviguer la flotte danoise, précieux butin dont l'appoint allait être

fort appréciable pour la marine britannique, un peu gênée pour remplacer ses navires vieillis, depuis qu'elle ne pouvait plus recevoir les bois du continent : 18 vaisseaux et 8 frégates partaient ainsi, le 27 septembre, pour les ports du Royaume-Uni.

Ce fut le seul profit que l'Angleterre tira de cet abominable attentat, qui se trouva, en fin de compte, être la pire des maladresses : car l'effet qu'il produisit fut, non pas celui d'intimidation qu'avaient voulu ses auteurs, mais un soulèvement sincère d'indignation dans toute l'Europe ; Castlereagh eut beau tenter d'atténuer cette impression, proposer des indemnités, des compensations territoriales, non seulement le Danemark conclut avec la France, le 30 octobre, un traité d'alliance, auquel il devait rester fidèle jusqu'au sacrifice, mais le czar, se conformant au plan arrêté à Tilsitt, après avoir, pour la forme, proposé sa médiation aux deux adversaires, accentua encore son évolution et, le 7 novembre, déclara la guerre au Royaume-Uni.

Un instant, on conserva à Londres la singulière illlusion que l'on pourrait faire regretter sa décision à la Russie : la flotte de **Saumarez** fut envoyée dans la Baltique, et l'armée de **Moore** débarqua en Scanie et en Poméranie pour aider le roi de Suède, fidèle à la parole donnée et acharné à sa haine contre Napoléon, jusqu'à y jouer sa couronne. Mais qu'étaient 10.000 ou 20.000 hommes contre les effectifs que Français et Russes pouvaient mettre en ligne? cette intervention n'empêcha pas **Stralsund** et **Rügen** de tomber entre nos mains en 1807, la **Finlande** entre celles de nos alliés en 1808. Saumarez lui-même finit par comprendre que persévérer dans cette voie ne servirait qu'à attirer sans utilité les pires malheurs sur le pays que l'on était censé défendre, et, quand éclata la révolution de mars 1809, sans chercher à empêcher la Suède de conclure l'inévitable traité de **Fredericshamm**, il évacua la Baltique.

Le continent entier avait maintenant adhéré au Blocus : non seulement les États vassaux et les rois frères de Napoléon, non seulement la Prusse, réduite à n'être plus qu'une puissance de second ordre, non seulement la Russie, devenue notre alliée et aussi intéressée que nous, du moins d'après ses déclarations, à

la ruine de notre ennemi, mais tous les princes allemands, les États scandinaves, l'Espagne, l'Autriche, la Turquie avaient déclaré la guerre à la Grande-Bretagne. Pour la première fois, **l'unité de l'Europe était faite contre l'Angleterre.**

La Guerre Anglo-Américaine. — Peu s'en fallut que ce ne fût l'unité du monde, que toutes les nations civilisées ne fussent unies en une coalition universelle contre les dominateurs des mers : tant les procédés de l'Angleterre et sa façon de comprendre la neutralité semblaient incompatibles avec la dignité et l'indépendance des autres États!

Si la proclamation du **blocus sur le papier** avait pu un instant paraître une concession aux récriminations des Américains, les **ordres du Conseil** de novembre 1807 étaient bien vite venus réveiller leur exaspération : la prétention d'obliger leurs navires à passer par un port anglais, à y acquitter des droits, la doctrine qui ne permettait aux Américains de faire le commerce qu'avec la permission d'étrangers, leurs anciens maîtres, étaient faites pour révolter ce peuple fier de sa liberté, entiché de son originalité nationale; la conduite de Napoléon, il est vrai, qui saisissait et faisait vendre des navires américains (134, valant 10 millions de dollars, en 1809), coupables seulement d'avoir cédé à la force en se soumettant aux exigences anglaises, ne leur était pas moins odieuse; aussi, pour commencer, fut-ce à la fois contre la France et l'Angleterre que le Congrès crut devoir prendre des mesures de rétorsion, quand, par l'**acte d'embargo** (22 décembre 1807), puis par celui de **non-intercourse** (1er mars 1809), il suspendit toutes relations commerciales entre la côte des États-Unis et celle de l'Europe.

Mieux éclairé sur ses véritables intérêts, Napoléon finit par céder, et suspendit l'application de l'édit de Milan, en ce qui concernait les Américains. L'Angleterre, au contraire, s'obstina avec arrogance à maintenir son point de vue, et alla jusqu'à autoriser ses commandants à **exercer la presse, en pleine mer, sur les navires américains** pour compléter leurs équipages. L'irritation des Yankees fut portée à son comble quand un croiseur anglais eut exercé

ce prétendu droit à bord d'une frégate fédérale, par force : l'honneur de la nation, croyaient-ils, était engagé à ce que leur pavillon fût respecté partout autant que sur leur territoire propre : le traité du 31 décembre 1806, qui sanctionnait, dans une certaine mesure, les prétentions anglaises, fut repoussé avec indignation par l'opinion publique, et, de mauvais procédés en violences, on finit par en venir à la guerre, qui fut déclarée le 13 juin 1812. Tel était l'enthousiasme que l'on déclara aussitôt que c'était la **seconde guerre de l'indépendance.**

Dès le début, les opérations furent une surprise pour tout le monde : l'Angleterre, qui avait accepté la lutte sans inquiétude, peut-être avec joie, parce qu'elle espérait pouvoir en profiter pour rendre plus complet encore l'isolement commercial de la France, ne tarda pas à s'en repentir; les États-Unis, que l'on croyait à peine une nation, se révélèrent du premier coup une puissance capable de jouer un rôle militaire de premier ordre : sur l'Océan, que la concentration des escadres anglaises dans le voisinage des côtes européennes, face à la France, faisait presque libre de forces ennemies, leurs croiseurs, grandes frégates à la marche rapide, à l'artillerie formidable, firent essuyer des pertes cruelles au commerce britannique ; certaines de leurs courses, comme celle de l'*Essex*, commandé par **Porter**, dans le Pacifique Sud, furent tout de suite célèbres, et dans presque tous les engagements qu'ils eurent à soutenir contre des navires anglais similaires, l'avantage leur resta; sur les Lacs, où, tout étant à créer des deux côtés, la partie était égale, les succès des Yankees furent plus complets encore : en quelques mois, ils improvisèrent une flotte qui comprit des frégates et des vaisseaux de ligne! vainqueurs à **Toronto** et à **Chippewa**, ils étaient, en 1814, sur le point d'envahir le Canada.

Un instant déconcertée par ces succès inattendus, l'Angleterre se ressaisit, et trouva facilement le moyen de faire entrer en scène des forces navales et militaires auxquelles les États-Unis n'avaient encore rien à opposer. Sous la protection de ses escadres, des troupes débarquées dans le Maryland occupèrent **Baltimore**, incendièrent **Washington**. Mais les Américains à leur tour s'organi-

saient et, quand une autre armée anglaise essaya, quelques mois plus tard, de renouveler ces tristes exploits à la **Nouvelle-Orléans**, elle fut repoussée avec pertes par les milices du général **Jackson**.

Cette guerre avec les États-Unis apparaissait donc comme une aventure, d'autant plus fâcheuse que même la victoire n'y pouvait rien rapporter, personne assurément ne songeant à remettre sous le joug les colonies dont on avait reconnu l'indépendance en 1783; le gouvernement anglais, qui avait déjà révoqué les ordres du conseil le 23 juin 1812, fut tout heureux de pouvoir terminer les hostilités par la **Paix de Gand** (31 décembre 1814), qui reconnaissait le bien-fondé de la thèse américaine : concession de pure forme puisque, à cette date, la guerre maritime et le blocus continental étaient depuis longtemps terminés, et que rien ne pouvait faire croire qu'on eût avant de longues années à discuter encore les questions de neutralité et de liberté du commerce.

Cette affaire aux péripéties imprévues n'en avait pas moins été un rude coup pour l'amour-propre anglais; de fait, elle aurait pu fort mal tourner, si les ennemis de l'Angleterre en Europe et en Amérique avaient su, et voulu, combiner leurs efforts pour l'abattre. Mais pas un instant ni les uns ni les autres ne semblent y avoir songé ; la France ignorait tout de l'Amérique, et était loin de s'imaginer qu'elle pût représenter un appoint appréciable dans une guerre quelconque; d'ailleurs, quand éclata le conflit, si longtemps retardé par la patience du Congrès, elle était absorbée par les questions continentales, au point de ne pouvoir songer à autre chose qu'aux opérations dans l'Europe Centrale. Quant aux États-Unis, ils ne désiraient que le redressement de leurs griefs particuliers, et ne se souciaient aucunement de se mêler à la querelle des deux grands empires ; la France leur était même peu sympathique, et les vexations incessantes dont elle les avait accablés depuis vingt ans, la **quasi-guerre de 1796** et les excès plus récents encore de Napoléon les avait fortement indisposés ; notre prétention de **dénationaliser** ceux de leurs navires qui auraient subi les exigences de l'Angleterre, notre doctrine (constante chez nous depuis un siècle) que la *marchandise neutre est saisissable sous le pavillon ennemi*, leur paraissaient aussi atten-

tatoires au droit des gens que les agissements du Royaume-Uni; au reste, rien ne fut tenté pour négocier une alliance, ou même une simple collaboration des deux flottes; s'il y eut simultanément guerre entre l'Angleterre et les États-Unis et guerre entre l'Angleterre et la France, il n'y eut jamais la moindre connexion entre les deux séries d'opérations : la France se trouva, en fin de compte, avoir fort peu profité du mécontentement qu'avaient soulevé les procédés de l'Angleterre à l'égard des neutres.

La France et les neutres. La Guerre d'Espagne. — Il en fut autrement sur le Continent, où l'Angleterre sut si bien exploiter les violences auxquelles la volonté d'appliquer le blocus porta la France, qu'elle leur dut de sortir du dangereux isolement où elle se trouvait confinée.

Le blocus, en effet, excellent en théorie comme moyen de réduire l'Angleterre à merci, portait en soi un germe de faiblesse qui devait conduire aux catastrophes : pour être efficace, il fallait qu'il fût vraiment **continental**, qu'il fût, lui aussi, **effectif**, que tous les États du continent l'appliquassent, non par des arrêtés et des paperasseries, mais par une surveillance rigoureuse et constante, qu'il ne subsistât plus, dans la muraille des prohibitions qui devait séparer les producteurs anglais des consommateurs continentaux, une seule brèche par où pussent passer les marchandises défendues; et c'est pourquoi, après avoir imposé son système à ses sujets et à ses vassaux, l'Empereur avait dû le faire adopter par ses alliés, par les neutres, par tous les peuples de l'Europe : fût-ce à coups de canon, il fallait convaincre de la nécessité de fermer leurs portes aux Anglais tous les États qui avaient des frontières communes avec la France; comme ce trafic était indispensable à certains de ces États, comme il était avantageux à tous, des guerres incessamment renouvelées devaient de toute évidence être la conséquence du système continental.

La première victime en fut le **Portugal** qui, depuis un siècle, ne vivait que de l'exportation de ses vins dans le Royaume-Uni : conscient de sa faiblesse, il répondit par une soumission absolue

à l'ultimatum du 12 août 1807, qui lui enjoignait de déclarer la guerre à l'Angleterre et de lui fermer ses ports, refusant seulement de mettre en état d'arrestation les sujets britanniques qui se trouvaient sur son territoire sur la foi des traités, et de confisquer les biens de ces particuliers, innocents de la guerre; mais son sort avait été réglé d'avance par le traité de **Fontainebleau** (26 octobre 1806); une armée française descendit à toute allure la vallée du Tage, et un décret inséré au *Moniteur* annonça que **la maison de Bragance avait cessé de régner** (30 novembre 1807).

Puis vint le tour de l'**Espagne** : la France, cependant, avait toujours trouvé en elle une alliée dévouée, qui avait sacrifié à nos intérêts sa flotte et ses colonies; mais cette alliance ne nous servait à rien, parce que, sous le plus méprisable des gouvernements, ce royaume était incapable d'appliquer même la politique à laquelle il aurait adhéré le plus fermement, que ce fût celle du blocus ou celle de la coalition. Aussi l'Empereur, qui croyait que la nation valait mieux que son gouvernement, en vint-il à penser que, transformée, régénérée par des institutions modernes et une dynastie apparentée à la nôtre, elle pourrait redevenir pour nous une alliée utile et sûre, en même temps qu'un pays vivant, jouant à nouveau dans le monde un rôle digne de son glorieux passé.

C'était, en somme, un retour à une politique analogue, en apparence, à celle de Louis XIV et à celle de Choiseul; mais l'on n'y vit qu'un acte de conquête brutale, une tentative de confiscation de la nationalité espagnole au profit des ambitions de la France; comme l'Empereur le reconnut plus tard, « *l'immoralité était « trop flagrante, et la conscience de tous en fut révoltée* » : au lendemain des scènes honteuses d'Aranjuez et de Bayonne, le peuple entier prit les armes, avec une énergie que personne n'eût attendue de lui : pour la première fois, la tyrannie que la puissance militaire de la France était jusque-là parvenue à imposer à l'Europe se heurtait à cette force qui avait sauvé la France en 1792, à l'exaltation spontanée du patriotisme d'une nation décidée à exister.

La puissance de l'armée française n'en restait pas moins écra-

sante, et rien ne prouve qu'elle ne fût pas venue à bout de cette résistance anarchique, fût-ce par une guerre d'extermination, si les Espagnols n'avaient trouvé un appui pour donner de la cohésion et de la solidité à leur action; et où auraient-ils trouvé cet appui, sinon dans la seule force qui restât debout en face de l'Empire Français, dans cette Angleterre, toujours prête à soutenir nos ennemis pour s'en faire des auxiliaires contre nous?

Avant même la proclamation de Joseph, les juntes insurrectionnelles étaient entrées en relations avec Londres, d'où avaient aussitôt commencé à leur arriver argent, armes et munitions. Mais l'action de l'Angleterre ne se borna pas à ses secours : l'intervention de sa flotte et de son armée put enfin, pour la première fois depuis le début de la Révolution, exercer une influence efficace sur les événements du continent.

Il ne s'agissait plus en effet, comme lors des débarquements antérieurs, même de ceux de Vendée, de Hollande et d'Italie, d'entreprendre, en venant de la mer, la conquête d'un pays hostile, ou indifférent, avec des forces dérisoires, mais de donner de la consistance à l'action d'un peuple déjà en lutte contre les ennemis même de l'Angleterre, d'assurer à l'insurrection espagnole l'appoint décisif d'une force organisée et organisatrice; or l'armée anglaise, aussi bien par son passé que par l'expérience récemment acquise par ses généraux aux Indes et en Égypte, était éminemment propre à ce rôle.

Dès le mois de juin 1808, le corps de **La Romana**, que l'Empereur avait forcé l'Espagne à lui donner, et qui était cantonné dans les îles du Danemark, s'embarquait sur l'escadre de Keats et venait fournir à l'armée espagnole 14.000 baïonnettes, qui en furent longtemps l'élément le plus solide; puis ce fut une armée anglaise qui débarqua le 6 août à l'embouchure du Mondego, enfermant entre le Tage et la mer les troupes de Junot, et les réduisant à capituler à **Cintra** le 30 août; un autre corps français s'était rendu le 23 juillet, près de **Baylen**, à des forces espagnoles qui s'appuyaient sur Cadix et Gibraltar. L'Europe étonnée apprenait, par ces deux événements presque simultanés, que les soldats français pouvaient, eux aussi, être vaincus, être faits prison-

niers! par l'Estramadure et l'Andalousie, les vainqueurs précipitaient leur marche sur la Vieille Castille, où Joseph était contraint de s'enfuir de sa capitale, neuf jours après y être entré!

Mais l'Empereur arrivait lui-même, en novembre, sur les Pyrénées, avec une partie de la Grande Armée, crevait le centre des forces espagnoles réparties en cordon des Asturies à la Catalogne, et les éparpillait en une poussière de bandes, incapables de lutter nulle part de pied ferme. L'armée anglaise, qui s'était imprudemment aventurée dans l'intérieur, restait intacte, mais en l'air, isolée, en passe d'être anéantie. Soult, lancé à sa poursuite, se voyait plusieurs fois sur le point de la couper de la mer et de l'envelopper; elle n'échappait que par une fuite éperdue à travers les montagnes de la Galicie, laissant derrière elle ses bagages, ses chevaux, jusqu'aux femmes et aux enfants des soldats, et, le 11 janvier 1809, elle arrivait à **La Corogne**, exténuée, manquant de tout, serrée de près, ne songeant qu'à se rembarquer; n'y trouvant pas les navires espérés, nombre d'officiers voulaient alors que l'on sollicitât une capitulation, et ce n'était pas trop de toute l'énergie de **Moore** pour maintenir ses troupes dans le devoir. Enfin, après huit jours d'inexprimables angoisses, la flotte, jusque-là retenue à Vigo par des brises persistantes du Nord, arrivait, et l'embarquement commençait : l'armée anglaise avait perdu 10.000 hommes, le tiers de son effectif, et ses deux commandants en chef. L'Empereur put croire qu'il en avait fini avec l'Espagne.

Commencement du soulèvement de l'Europe. — Mais cette insurrection, qui avait pour la première fois fait hésiter sa fortune, eut un retentissement énorme : les gouvernements monarchiques commencèrent à comprendre que seules des nations soulevées par l'enthousiasme patriotique pourraient avoir raison de l'armée napoléonienne, comme la France Révolutionnaire avait vaincu les armées d'ancien régime : au lieu de *la guerre de défense* que l'on avait faite jusque-là, ils eurent l'idée de *la guerre de délivrance* et ce fut en spéculant sur le sentiment national, que l'Autriche, s'imaginant enfin tenir sa revanche, appela l'Allemagne

aux armes, en avril 1809. Comme en 1805, son intervention obligeait l'Empereur à reporter son principal effort sur l'Europe Centrale.

Une fois de plus, elle s'était trompée d'heure : les forces de la France n'étaient pas encore assez épuisées, les haines qu'elle avait amassées assez vives, pour que ce coup de désespoir eût quelque chance de réussir : une campagne en Bavière, une autre dans le Marchfeld, plus pénibles et plus disputées cependant que dans aucune des guerres antérieures, mirent à nouveau l'Autriche aux pieds du vainqueur; la diversion des Anglais sur Flessingue échoua pitoyablement et les tentatives d'insurrection en Westphalie, en Prusse, au Tyrol furent noyées dans le sang.

Malheureusement, dans l'ivresse de ce dernier triomphe, la politique française perdait tout sentiment de la mesure et de la prudence et, plus que jamais, se livrait à des brutalités qui exaspéraient l'Europe. Le système du Blocus qui, au début, n'avait été pour l'Empereur qu'une arme de guerre, un moyen de peser sur les décisions de l'Angleterre, était maintenant devenu une fin en soi, l'objet essentiel de sa politique, qui lui faisait oublier tous les autres. Or l'expérience montra bien vite que l'on ne pouvait compter sur les promesses et les engagements des alliés les plus loyaux, et que les règles du Blocus n'étaient vraiment observées que dans les pays administrés directement par nous; on fut ainsi conduit à vouloir que tous les pays d'où l'on prétendait écarter le commerce anglais fussent territoires français, et, la nécessité s'imposant de fermer successivement tous les ports de plus en plus éloignés qui auraient pu servir à la contrebande, Amsterdam après Anvers, Hambourg après Amsterdam, Trieste après Livourne, Salonique peut-être après Trieste, la France se trouva condamnée à l'extension, à la conquête indéfinies : « *Et « après cela, il reste la Chine!* » ricanait Fouché, quand il vit la Grande Armée partir pour la Russie. L'Empire français apparut à tous les peuples comme un État perpétuellement voué à la guerre et à l'agression, tant qu'il n'aurait pas supprimé toutes les autres nationalités : on finit par se dire que tant qu'il existerait, il ne pourrait y avoir de sécurité, de paix pour personne.

Déjà, depuis longtemps, les petits États italiens, la république de Gênes, le duché de Parme, le royaume d'Étrurie, avaient disparu, engloutis dans le Grand Empire; bientôt nos troupes occupèrent le territoire romain (février 1808), en attendant qu'il fût transformé en départements français, et que le pape, arrêté dans son palais, fût emmené prisonnier à Savone, — ce qui allait ajouter un conflit religieux aux innombrables difficultés intérieures ou extérieures contre lesquelles notre gouvernement avait à lutter. Les Rois Frères eux-mêmes n'échappaient pas à la loi commune, pour peu qu'ils s'avisassent de se croire indépendants et de s'écarter de la règle inflexible du blocus : **Louis**, qui prenait à cœur les intérêts de son peuple, incapable de subsister sans le commerce, était dépouillé de tout ce qu'il possédait au Sud du Rhin (mars 1810), puis obligé d'abdiquer, et de s'enfuir (juillet); son royaume était réuni à la France : « *La Hollande* », disait l'Empereur, « *n'est réellement qu'une partie de la France, l'alluvion du* « *Rhin, de la Meuse et de l'Escaut : il est temps que tout rentre* « *dans l'ordre naturel.* » **Joseph** lui-même perdait les provinces de l'Èbre, et voyait dans tous ses États l'autorité des commandants en chef français substituée à celle de ses représentants (février 1810). Enfin la contrebande continuant à se faire avec une facilité indécente par le Hanovre, la Westphalie et les villes hanséatiques, **Jérôme** devait renoncer à toute la portion maritime de son royaume : tous les rivages de la Mer du Nord étaient incorporés à l'Empire; sur la Baltique même, Lübeck devenait une sous-préfecture française. Comme, par le traité de Vienne (14 octobre 1809), l'Autriche avait été contrainte à nous céder la **Carinthie, l'Istrie** et la **Carniole** pour compléter nos **Provinces Illyriennes**, tout le littoral européen, du Jutland à l'Albanie, était sous le contrôle direct de l'Empereur.

La France était devenue un empire de 130 départements et de 70 millions d'habitants! Mais cet empire n'avait plus la cohésion de l'ancienne France, ni même celle de la grande France de 1800, et déjà les signes des maux intérieurs qui le minaient étaient aisés à percevoir : les nouveaux Français de Hollande, d'Allemagne, d'Italie n'étaient liés par aucun patriotisme véritable au pays que

la politique avait fait le leur. Dans les États vassaux, les dispositions étaient pires encore : pour les hommes d'alors, la victoire française ne représentait plus la liberté civile et politique, la fin des abus et l'avènement de la fraternité, mais les privations toujours croissantes, les impôts énormes, la conscription, et toutes les inquiétudes de guerres sans cesse recommencées, avec les duretés de l'occupation étrangère et de l'administration militaire. Dans la vieille France même, les souffrances commençaient à lasser l'enthousiasme : faute d'hommes, les femmes travaillaient la terre, et l'on avait dû sur plusieurs points rétablir la taxation officielle des denrées, le *maximum*. La grandeur française ne tenait plus que par le prestige de notre armée, et cette armée, décimée par dix années de batailles, mal recomposée avec des recrues trop jeunes, et où les étrangers formaient plus d'un tiers des effectifs, n'était plus l'armée d'Austerlitz.

La Guerre d'Espagne, déjà, montrait combien son efficacité militaire était diminuée : on avait envoyé dans ce pays jusqu'à 300.000 hommes, et jamais il ne fut en voie d'être soumis! Nos généraux, cependant, seraient sans doute venus à bout de cette résistance éparse et, en quelque sorte, inorganique, s'ils avaient pu, comme jadis en Vendée, se consacrer tout entiers à l'organisation méthodique de ce qui, après tout, n'était qu'une grande opération de gendarmerie; mais cela ne leur fut jamais permis, obligés qu'ils furent tout le temps de garder la majeure partie de leurs ressources pour lutter contre les forces organisées de l'ennemi, et les empêcher de regagner du terrain.

Ces forces organisées n'étaient pas les troupes régulières espagnoles, qui ne se montrèrent jamais capables de tenir en rase campagne, mais l'infatigable, l'inébranlable armée anglaise, qui fut la base véritable sur laquelle s'appuya l'insurrection nationale, et qui réussit, pendant quatre ans, à se maintenir dans le Nord-Ouest de la Péninsule, sans s'exposer à un désastre. **Wellesley**, qui la commandait, sut en effet, mieux que ses devanciers, concevoir et mettre en œuvre les moyens de tirer le meilleur parti de la force très particulière qu'est une armée de débarquement. Il s'attacha à **entretenir la guerre**, à conserver ses troupes

intactes, mobiles, **en vie**, obligeant les Français à maintenir de grandes masses concentrées en face d'elles : sans jamais se laisser couper du littoral, où une flotte de transports, qui suivait tous ses mouvements, se tenait prête à emporter en quelques heures toute son armée, si le danger devenait pressant, il avançait lentement et sûrement, reculait souvent, ne livrant de batailles que sûr de la victoire, presque toujours derrière des retranchements, et leur donnait alors un retentissement, une publicité qui ranimaient l'enthousiasme et la confiance partout où besoin était, et surtout à Londres.

Dès 1809, **Talavera** avait été saluée en Angleterre comme l'aurore d'une ère nouvelle; quand Masséna, pour en prendre sa revanche, envahit le Portugal, son adversaire, sans même lui disputer le terrain, se retira dans les lignes de **Torres-Vedras**, au N. de Lisbonne, et là, derrière 168 redoutes, entouré de trois côtés par la mer qui le ravitaillait, put braver pendant cinq mois (octobre 1809-février 1810) toutes les attaques. Puis, l'heure venue où les Français, las de cette interminable station devant des tranchées inabordables, se décidèrent à la retraite, il rentra en campagne sur leurs talons, livrant combat sur combat, et ne nous laissant aucun répit, jusqu'au jour où, nos troupes épuisées par la guerre au couteau qu'il leur fallait pendant ce temps soutenir dans la péninsule entière et diminuées de tous les renforts qu'elles avaient dû envoyer en Russie et en Allemagne, il put enfin reprendre l'offensive à fond, et, par sa victoire des **Arapiles** ou de **Salamanque** (22 juillet 1812), marquer à la fois le début des malheurs de nos armées et le commencement de la campagne qui devait ramener nos troupes jusque sur ces Pyrénées, où c'étaient elles qui maintenant allaient avoir à se défendre.

VI. La crise finale.

La Guerre de Russie et la Sixième Coalition. — La Guerre d'Espagne montrait que l'heure était venue où l'armée française n'était plus sûre d'atteindre les objets que lui proposait la politique de

l'Empereur; personne pourtant n'aurait osé donner le signal de la ruée générale contre la France, si l'alliance de Tilsitt eût subsisté comme au premier jour, faisant un seul bloc des deux plus fortes armées du monde.

Il eût fallu pour cela que le czar y trouvât son avantage : il avait abandonné en 1807 l'Angleterre, qui n'avait ni le pouvoir ni la volonté de le payer de ses sacrifices et des risques auxquels il s'exposait pour elle, mais c'était dans l'espoir que Napoléon, à qui il abandonnait l'Europe, lui laisserait en échange les mains libres en Orient. Or, si l'Empereur avait pu un instant se déclarer dégoûté de ces **barbares** de Turcs, sur qui leurs révolutions incohérentes empêchaient de faire le moindre fond, il n'entendait pas pour cela livrer l'empire ottoman à son allié, ni surtout consentir à l'établissement des Russes à Constantinople : la France, nation continentale, ne pouvait se désintéresser à ce point de l'équilibre territorial de l'Europe, et surtout Napoléon, qui n'avait jamais renoncé à ses vues sur la Méditerranée et le Levant, n'en pouvait admettre l'idée. Quelle que fût sa volonté de maintenir l'alliance, un jour devait fatalement venir où ces deux ambitions se heurteraient.

L'Empereur essaya de retarder cette échéance, tant qu'il put ; il occupa d'abord la Russie en lui livrant la **Finlande**, par laquelle la Suède dut payer la peine de sa trop longue fidélité à l'alliance anglaise; puis, quand, pour régler les affaires d'Espagne, il eut besoin que le czar lui garantît la paix de l'Allemagne, il consentit, lors de l'entrevue **d'Erfurt** (27 septembre-14 octobre 1808), à lui laisser occuper les **Principautés** de Moldavie et de Valachie ; ce fut la limite extrême des concessions auxquelles il crut pouvoir consentir : jamais, malgré l'offre de la moitié de l'Empire Ottoman pour la France, malgré celle de l'incomparable Égypte, il n'accepta de voir Constantinople devenir une ville russe et Alexandre recueillir l'héritage des Césars Byzantins.

Aussi, à partir de 1808, les relations ne cessent-elles de se faire de plus en plus froides : en 1809, la Russie ne s'associe que pour la forme à notre guerre contre l'Autriche; en 1810, elle repousse une union de famille, qui lui aurait lié les mains pour

l'avenir. En même temps grandit autour du czar le sentiment que l'alliance est une duperie, qu'elle conduit la Russie aux abîmes; les grands seigneurs russes, qui tiraient toute leur opulence de l'exportation des grains de leurs domaines en Angleterre, sont gênés par le blocus, et crient qu'il ruine le pays: — et que reçoit-on en échange? tandis que la France s'agrandit toujours, accumulant les attentats contre le droit des gens, voire les injures contre la famille impériale, comme lorsqu'elle confisque les États du duc d'Oldenbourg, beau-frère du czar (18 février 1811)!

Avant la fin de 1810, l'évolution était accomplie dans l'esprit d'Alexandre : il était résolu à la guerre, et avait commencé à se rapprocher de l'Angleterre, comme la **Suède**, dont la politique, sous la direction du prince royal Charles-Jean (Bernadotte), prenait à nouveau un caractère nettement hostile à la France : la **Sixième coalition**, qui ne devint officielle que par les traités du 5 avril et du 3 mai 1812, était virtuellement constituée. Mais, pour arriver au conflit en gardant pour soi toutes les apparences du bon droit et de la modération, ce « véritable Grec du Bas-Empire » commença par revenir aux principes qui avaient toujours été ceux de la Russie, et, **le pavillon couvrant la marchandise**, autorisa, le 31 décembre 1810, **l'importation des denrées coloniales sous pavillon neutre**. C'était le reniement formel du système du Blocus! L'Empereur, pourtant, cherchait à éviter la rupture; mais le czar multipliait les provocations : le 24 avril 1811, il frappait de droits d'entrée exorbitants les marchandises de France, vins et soieries; puis, pour nous enlever le temps d'achever nos préparatifs, il nous envoyait, le 27 avril 1812, un ultimatum nous sommant d'évacuer la Prusse.

La Grande Armée franchit le Niémen, le 24 juin. La Campagne de Russie commençait. On sait comment elle devait conduire nos troupes, toujours victorieuses, toujours exténuées davantage par leurs victoires, jusqu'à Moscou (septembre), mais sans qu'elles eussent pu écraser l'armée russe et décider le czar à la paix; et l'on sait aussi quels revers suivirent ces succès, et dans quelle catastrophe sans précédent disparut ce qui avait été la Grande Armée.

L'action de l'Angleterre en 1813 et 1814. — L'Angleterre arrivait enfin à ce moment si longtemps escompté, si longtemps retardé, où, la puissance militaire de la France fléchissant à la tâche, et toutes les haines accumulées se faisant jour, l'Europe entière osait enfin venir se ranger autour du pavillon britannique, pour jeter bas le despotisme des maîtres du continent!

Mais l'Empire n'était pas encore à terre : au printemps de 1813, il allait avoir 500.000 hommes en Allemagne. On ne pouvait en rester là, et l'idée qu'une transaction quelconque fût possible, qu'une négociation d'égal à égal avec la France pût aboutir à autre chose qu'à une trêve éphémère, comme avait été la paix d'Amiens, ne vint à aucun homme d'État : il fallait en finir avec la France, la mettre hors d'état de rien refuser à personne, et surtout de jamais revenir sur les concessions qu'on lui aurait arrachées. Une dernière guerre s'imposait donc, et dès l'hiver toute l'Europe s'y prépara. L'Angleterre, qui touchait au but qu'elle poursuivait depuis vingt ans, allait évidemment y donner de toute sa puissance; mais que pouvait-elle et qu'allait être son rôle?

Malgré la leçon d'expériences tant de fois répétées, il y eut encore des hommes pour oublier la médiocrité si souvent constatée d'une armée de débarquement comme instrument d'invasion, et pour réclamer une action directe de la mer contre la terre : **Dumouriez** voulait qu'on profitât de la supériorité absolue de l'Angleterre sur mer pour jeter en Normandie une armée anglo-suédoise et marcher sur Paris; mais les cabinets et les états-majors de la coalition jugeaient mieux de la situation et la formule de ce que l'on pouvait demander à la puissance britannique fut donnée avec beaucoup de précision par une note d'Alexandre : « **Diversion** *contre l'Autriche et les possessions françaises de l'A-* « *driatique; — grands armements dans l'Adriatique et la Balti-* « *que; — attaque à fond en Espagne; — diversion à Naples; —* « *blocus de Corfou; — inquiéter toutes les côtes; — expédition en* « *Zélande* (ne doit-on pas lire Seeland?) *et en Danemark; — la* « *guerre qui va éclater en est une pour l'indépendance des nations;* « *— le rôle de l'Angleterre est d'y contribuer par les armements* « *maritimes et en* **faisant le caissier.** »

Telle fut bien en effet l'action de la Grande-Bretagne : tout d'abord l'usage de la mer fut assuré sans limites, avec une sécurité parfaite à la coalition, refusé à la France ; aucune escadre française ne parut hors des ports, et tous les mouvements de troupes purent s'effectuer par mer avec une sécurité absolue, celui en particulier, si gros de conséquences, qui, à la fin du printemps, permit à l'armée suédoise de débarquer en Poméranie, et de venir apporter son précieux appoint aux forces qui opéraient autour de Berlin. Les flottes anglaises, au contraire, croisant maintenant à la vue même de nos côtes, y entretenaient une inquiétude qui obligeait l'Empereur à maintenir sur le littoral des milliers de canonniers, de vétérans, de gardes nationaux, dont la présence eût été fort utile ailleurs, en même temps que, par des débarquements incessants, elles obligeaient nos généraux et nos administrateurs à des mesures de précaution, à une prudence qui énervaient l'opinion et détruisaient chaque jour un peu de la confiance qui nous était si nécessaire.

Certaines de ces incursions arrivèrent même à exercer une influence appréciable sur les opérations de nos armées, menacées de voir se constituer brusquement des rassemblements ennemis sur leurs flancs ou sur leurs derrières : telles furent, en mai et juin 1813, les démonstrations à l'embouchure de la **Piave** et du **Vorano**, qui furent les préliminaires de l'investissement de **Venise**, telles aussi l'occupation de **Lucques** (décembre 1813), et de **Livourne** (février 1814), qui contribuèrent à hâter la retraite d'Eugène, et l'entrée de Murat dans la coalition.

D'autres débarquements prirent des proportions plus considérables : dès le printemps de 1813, le corps de **Walmoden**, débarqué à l'embouchure de l'Elbe, constituait comme un noyau autour duquel se rassemblaient tous les mécontents de la région, patriotes allemands et loyalistes hanovriens, et se trouvait bientôt assez fort pour neutraliser les efforts de l'armée franco-danoise de **Davoust** autour de Hambourg ; si, lors de la tentative d'Oudinot pour reprendre l'offensive dans la direction du Nord (opérations autour de **Gross Beeren** et de Berlin, août 1813), nos deux détachements devaient renoncer à se donner la main, c'était en partie

à Walmoden que ce résultat était dû. Le mouvement gagnant de proche en proche, la crainte des vengeances de l'Empereur disparaissant, les vieilles haines et les jeunes rancunes se donnaient carrière, la **Westphalie**, les **pays du Rhin**, la **Hollande** s'agitaient, se soulevaient, chassaient administrateurs et garnisons françaises (octobre-décembre 1813). En Espagne enfin, Wellington, à qui ses succès donnaient de l'audace, poussait de l'avant, et, à **Vittoria** (21 juin 1813), transformait notre retraite en déroute, en attendant que, vainqueurs à **Orthez** (27 février 1814) et à **Toulouse** (10 avril), ses soldats eussent à leur tour la fortune d'occuper une partie du territoire français.

Cette action de l'armée anglaise sur le continent ne pouvait cependant se déployer au delà de certaines limites, assez restreintes, et il n'aurait pas fallu s'exagérer ce qu'elle était en état d'entreprendre : une division jetée sur la plage de **Tarragone**, en mai 1813, pour couper les communications de Suchet, n'échappait à l'anéantissement que grâce à l'intervention de la flotte; l'armée du général **Graham**, débarquée au printemps de 1814, dans les Flandres, n'arrivait même pas à entamer les défenses **d'Anvers**, et finissait par essuyer un échec humiliant devant la petite place de **Berg-op-Zoom**. La puissance militaire de la Grande-Bretagne était tout au plus bonne, comme le disait le czar, à faire des **diversions**. Ces diversions, sans doute, servaient la cause des alliés en détournant une partie de nos forces et en diminuant d'autant celles dont nous pouvions disposer pour la partie décisive, qui se jouait en Allemagne; elles n'en restaient pas moins des opérations accessoires, sans influence profonde sur l'issue de la guerre; si l'intervention de l'Angleterre se fût bornée à ces aventures de second ou de troisième ordre, son alliance n'aurait été que d'une médiocre utilité aux monarchies occidentales, et elle n'eût guère pu se glorifier d'avoir eu le grand rôle dans ce dénouement du drame qui agitait le monde depuis vingt ans.

L'Angleterre banquier et chef de la coalition. — Son action véritable fut d'une autre nature et Alexandre avait raison; ce fut comme **caissier**, par les ressources que son crédit lui permit de

mettre à la disposition de la coalition, que, plus qu'aucune autre nation, elle contribua à la chute de la monstrueuse puissance dont l'existence était incompatible avec l'indépendance de l'Europe. Seule en effet parmi les États coalisés, elle pouvait assumer ce rôle de banquier, et, sans un banquier, la coalition n'aurait pu ni se former, ni agir.

La situation financière des monarchies continentales était lamentable : la Russie voyait son papier-monnaie déprécié de 63 %, la Prusse de 73 % ! Quant à l'Autriche, elle venait de faire banqueroute (20 février 1811), de réduire de 50 % les intérêts de sa dette, de 75 % la valeur (légale) de ses billets! Aucun de ces gouvernements n'eût trouvé à emprunter; une souscription nationale, ouverte en Prusse, produisait un million! et les ressources que l'on pouvait tirer par l'impôt ou l'emprunt forcé de peuples pauvres et épuisés par vingt ans de guerre étaient incapables de suffire à la levée et à l'entretien d'armées comme celles qu'exigeait la guerre contre la France.

Aussi les divers gouvernements hésitèrent-ils beaucoup avant de s'engager à fond dans cette redoutable aventure; leurs échecs dans la campagne de printemps, Lutzen, Bautzen, leur donnèrent encore plus à réfléchir et, quand fut signé l'armistice de Pleswitz (4 juin), on put se demander si la Russie n'était pas disposée à faire à nouveau son arrangement particulier avec la France.

Mais l'Angleterre veillait, et le 14 juin, par le traité de **Reichenbach**, elle promettait 33 millions par mois à la Russie, 17 à la Prusse : six cents millions de francs par an! Jamais aucune puissance n'avait encore servi à une autre des subsides atteignant de pareils chiffres : en 1805, Pitt offrait seulement 31 millions annuels par 100.000 hommes, proportionnellement le tiers, à peu près, de ce que l'Angleterre de 1813 acceptait de servir à ses alliés. De plus, la Grande-Bretagne garantissait un papier-monnaie fédéral jusqu'à concurrence de 500 millions. Puis, par un traité secret du 27 juillet, elle promettait des avantages analogues à l'Autriche, déterminant ainsi l'entrée en ligne de cette puissance, qui n'allait au Congrès de Prague, où elle était censée se présenter en médiatrice, qu'après avoir pris l'engagement d'en faire sortir la guerre

universelle; la Suède, l'Espagne, les princes allemands avaient leur part : on peut dire que, pendant cette année 1813 et la suivante, toutes les armées qui combattaient contre la France, à ne considérer que la main qui les payait, étaient anglaises.

Sans le Royaume-Uni, aucune des puissances continentales n'aurait rien pu contre la France; la défection d'aucune d'elles, au contraire, n'aurait pu mettre le Royaume-Uni en péril. Cela suffit à faire du gouvernement de Londres, en dépit du prestige qu'assuraient au czar le nombre de ses soldats et l'éclat de ses victoires, la véritable tête de la coalition. Le ministère anglais sut profiter de la situation et imposer en tout sa volonté à ses alliés, ou plutôt à ses auxiliaires; jamais il n'admit qu'un de ses intérêts, nationaux ou dynastiques, pût, non seulement être sacrifié, mais même être mis en discussion : tandis que le reste des territoires enlevés à Napoléon était placé sous une administration provisoire, et réservé pour qu'il en fût disposé à la paix, tous les domaines du Hanovre et du Brunswick durent être immédiatement remis à leurs légitimes possesseurs, quelques prétentions que pût élever sur eux, par exemple, la Prusse! les diplomates anglais dictèrent littéralement sa ligne de conduite à la coalition et déterminèrent les cadres de son action : ils posèrent comme condition absolue à l'octroi des subsides que toutes les négociations se feraient en commun, et que personne n'aurait de communication particulière avec l'ennemi; en obligeant ainsi tout le monde à ne se décider que par une discussion publique, ils coupèrent court à toutes les velléités d'action indépendante qui auraient morcelé la coalition.

Il continua à en être de même l'année suivante : quand, pendant la Campagne de France, de fâcheuses divergences commencèrent à se manifester dans le concert des souverains, ce fut l'Angleterre qui intervint pour rétablir, pour imposer l'union, dans le présent et dans l'avenir, pour constituer, par le **Pacte de Chaumont** (1er mars 1814), l'Europe en une véritable coalition permanente contre toute résurrection de l'ambition française, prête à mettre sur pied, à la première alarme, 600.000 hommes, auxquels le Trésor britannique verserait un subside de 125 millions.

Cet acte signé, la France ne pouvait plus espérer diviser ses

adversaires, elle ne pouvait plus espérer se sauver : une victoire en Champagne n'aurait servi à rien, puisqu'une volonté claire et résolue dirigeait maintenant l'Europe entière, et que cette volonté était celle de l'Angleterre. Peu importait que ce fussent des troupes russes, prussiennes, autrichiennes, qui livrassent les dernières batailles, et qui entrassent en triomphe à Paris, le 31 mars; les véritables vainqueurs étaient ceux qui étaient entrés à Bordeaux, dès le 12 mars, et avaient aidé la bourgeoisie royaliste de cette ville, ruinée par le blocus, à proclamer les Bourbons; et le sort était juste qui réservait l'honneur de porter le coup suprême au dernier sursaut de la France révolutionnaire et conquérante, sur le champ de bataille de Waterloo (18 juin 1815), aux soldats de la seule nation qui n'eût jamais désarmé, de la seule qui eût toujours conservé intacte sa confiance dans le succès final, et qui avait dû à cette confiance de pouvoir donner à toutes les autres l'énergie et les moyens d'en finir avec nous.

Cette journée même de Waterloo, où l'imagination populaire s'est complue à voir un moment fatal de l'histoire, n'était en réalité que l'aboutissement d'une longue série d'événements qui, depuis vingt ans, y avaient insensiblement acheminé l'Europe et la France. L'issue en eût-elle été différente, l'Empereur y eût-il écrasé Wellington, que l'on ne voit guère comment la marche générale des choses en aurait été modifiée : la France n'en aurait pas moins été épuisée, physiquement et moralement, manquant de ressources et de ressort pour poursuivre la lutte, en face d'une Europe unie, forte et décidée à l'abattre; — et cette union et cette force venaient à la coalition de l'Angleterre, qui soutenait les armées de son argent, les diplomates de son inspiration inflexible. Or ces finances et cette autorité n'existaient que par le crédit, par la certitude que l'Angleterre avait du présent et de l'avenir réservés à son activité économique, et cette certitude n'avait été absolue que le jour où la Grande-Bretagne avait été assurée par une manifestation éclatante de sa force que ni son territoire, ni son commerce, ni son industrie n'auraient jamais rien à craindre de la puissance de la France, le jour où la flotte de Villeneuve avait été détruite par celle de Nelson, à la hauteur du Cap Trafalgar.

CHAPITRE VII

L'ANGLETERRE MAITRESSE DES MERS ET DU COMMERCE.

L'Angleterre victorieuse, arbitre de l'Europe. — La grande lutte pour la domination des mers et la prépondérance dans le monde, que nous avons vue s'engager au XVI^e^ siècle, et qui avait fini par se réduire à un duel entre la France et l'Angleterre, était terminée, — par la victoire de l'Angleterre, — et cette victoire était si absolue, si définitive que la prospérité même du vaincu ne pouvait plus que servir le vainqueur, **que le Royaume-Uni avait intérêt à ce que la ruine de son rival ne fût pas plus complète.**

Car c'était bien l'Angleterre qui avait vaincu; les armées du czar avaient pris Paris, réduit la nation à subir la loi de la coalition, à recevoir le gouvernement de son choix, et l'Europe enivrée allait en récompenser Alexandre par une folie d'enthousiasme comme n'en avait jamais connue aucun triomphateur ; mais l'Angleterre avait la réalité de la victoire : rien n'eût été possible sans elle, et c'était elle seule qui avait donné une volonté à la coalition. Depuis un an déjà, elle avait assumé ce rôle, et l'avait joué de manière à conduire la France de Dresde à Leipzig, de Leipzig à Francfort, de Francfort à Paris; elle allait continuer, et grâce à sa puissance, qui lui permettait de ne dépendre de personne alors que tous dépendaient d'elle, prendre une position d'arbitre suprême, qui lui assurerait de tout régler dans l'univers au mieux de ses intérêts.

Telle était en effet sa politique, depuis le début de 1813 : entre le czar, qui aurait voulu donner aux Français un gouvernement de leur choix, et les vieilles monarchies qui, pour leur sécurité, te-

naient à une Restauration, elle s'était prononcée pour les Bourbons, — parce qu'ils étaient le plus sûr garant que la France abdiquerait toute ambition, tout caractère révolutionnaire, — parce qu'une tradition séculaire les attachait à cette politique de l'équilibre qui, sur le continent, était celle qui servait le mieux les vues du Royaume-Uni, — parce que tous les liens de la reconnaissance et de l'intérêt devaient les lier étroitement à l'Angleterre, le seul pays où ils eussent trouvé un asile dans leur malheur, le seul qui n'eût jamais renié leur cause et pactisé avec la Révolution, le premier qui eût admis un de leurs représentants au quartier général de son armée (le duc d'Angoulême à Saint-Jean-de-Luz, en janvier 1814). « *Après Dieu, c'est au Prince Régent* « *d'Angleterre que je dois ma couronne,* » avouait Louis XVIII, et son premier ministre, celui dont les savantes machinations avaient circonvenu Alexandre et le Sénat pour faire la Restauration, était ce **Talleyrand** qui, depuis 1790, n'avait jamais cessé de demander un rapprochement entre les deux grandes nations civilisées.

Aussi l'Angleterre avait-elle été **immédiatement** récompensée de cette intervention : tandis que les autres nations, pour n'avoir pas su préciser et limiter leurs aspirations, modérer et concilier leurs appétits, étaient obligées de remettre à la réunion du Congrès de Vienne le partage des fruits de leur victoire, elle, qui savait ce qu'elle voulait, l'obtenait tout de suite : non seulement les Bourbons étaient mis en possession de leur trône, non seulement la constitution du royaume des **Pays-Bas**, qui réglait conformément aux intérêts du peuple anglais cette question de la Mer du Nord et des bouches du Rhin, pour laquelle on avait fait toute la guerre depuis 1792, et le renforcement du royaume de **Sardaigne**, chargé d'un rôle analogue de surveillance et de garde sur notre frontière du Sud-Est, étaient formellement décidées, mais encore le traité du 30 mai 1814 stipulait l'incorporation sans délai, dans les domaines de la couronne britannique, de l'Ile-de-France et des Seychelles, de Sainte-Lucie et de Tabago, dépouilles par lesquelles la France devait payer la restitution de ses autres colonies; l'Autriche, au contraire, n'obtenait que des **promesses**

d'agrandissement en Italie; la Prusse que l'offre de compensations, sur le Rhin ; la Russie, pour le moment, ne recevait rien.

L'Angleterre se rendait donc à Vienne pourvue et n'ayant rien à réclamer pour soi : tout son rôle s'y bornerait à départager les autres alliés, à les aider à régler à l'amiable les différends, qui ne pouvaient manquer de naître à propos de la répartition des territoires immenses laissés sans maître dans l'Europe entière par la chute de l'Empire. Aucun n'aurait pu lui être plus profitable : elle allait lui devoir de prendre dans le concert des nations une attitude de puissance désintéressée et pacificatrice, qui ne pouvait que la grandir singulièrement; elle allait aussi en user pour régler le statut de l'Europe et du monde de la manière la plus convenable à sa sécurité et à ses intérêts.

La Russie tenue en échec. — La France n'était pas en effet le seul danger auquel eussent à songer les chefs du gouvernement britannique; ils lui avaient fait la guerre parce que son ambition et ses succès étaient incompatibles avec la satisfaction des besoins essentiels de leur patrie, mais à aucun moment ces politiques réalistes et pratiques n'avaient cru qu'une haine inexpiable dût à jamais opposer les deux pays : du moment qu'elle cessait de menacer la sécurité de la nation anglaise, soit en aspirant à la domination des mers, soit en cherchant à faire l'unité de l'Europe sous son hégémonie, la France devenait fatalement son auxiliaire, et un auxiliaire précieux, car elle avait un intérêt capital à ce qu'aucun peuple ne pût reprendre à son compte les rêves qu'elle-même était forcée d'abdiquer : « Si l'on tient compte de « l'agrandissement de certaines puissances, et particulièrement « de la Russie, disait Castlereagh, je ne suis pas bien convaincu « que la France, par ses dimensions actuelles, ne demeure pas « un membre plutôt utile du système européen. »

C'était en effet la Russie qui, tout ainsi qu'en 1785, apparaissait à l'Angleterre, et à l'Europe, comme un danger pour l'équilibre : par ses visées séculaires sur l'Empire ottoman et la Méditerranée, par ses aspirations nouvelles sur l'Asie, elle menaçait directement cet empire et cette exploitation de la Méditerranée et des Indes

qui étaient la base de la grandeur britannique; si à la puissance qu'elle tirait de ses immenses domaines et de ses innombrables soldats, elle arrivait à joindre celle que lui donnerait l'établissement de son influence sur l'Europe entière, elle devenait un péril aussi redoutable qu'avait été Napoléon, plus redoutable même, parce que, nation toute continentale, sans marine, sans commerce, elle était moins vulnérable que n'avait été la France.

Le principal objet qu'avait à se proposer désormais la diplomatie britannique était donc d'imposer des limites à cette ambition dévorante, et l'Angleterre se trouvait conduite à s'appuyer contre elle sur tous ceux qui avaient à la redouter, aussi bien sur les États que touchaient directement les appétits territoriaux du czar, que sur ceux qu'inquiétaient ses prétentions de régenter l'Europe au nom de principes mystiques : conquérante hors du vieux monde, l'Angleterre devenait en Europe à la fois la nation *conservatrice* et la nation *libérale* par excellence.

Elle avait commencé de bonne heure à prendre ses précautions pour conjurer le péril : elle avait déterminé sa position dès les conférences de Prague, lorsqu'elle avait poussé l'Autriche à se lancer avec toutes ses forces dans la guerre de délivrance, mais en s'engageant vis-à-vis d'elle à ne pas laisser s'établir dans l'Europe Centrale l'influence prépondérante de la Russie, non plus qu'en Allemagne celle de la Prusse, devenue, depuis qu'elle devait l'existence à Alexandre, son fidèle second et son docile instrument; puis, dans le même dessein, elle avait aidé cette puissance, à peine relevée de ses humiliations de 1805 et de 1809, à reprendre une place de premier ordre dans le concert des grands États : à Dresde, à Francfort, pendant la campagne de France, elle n'avait cessé de la soutenir et, si la politique prudente et méthodique de Metternich l'avait emporté sur les inspirations enthousiastes du czar, c'était beaucoup à l'autorité des diplomates britanniques que ce résultat avait été dû. Cette action continuait à s'exercer dans le même sens, et en assurant à l'Autriche, lors des tractations de Paris et de Vienne, des avantages hors de proportion avec les services que ses armées avaient rendus, en lui livrant l'Italie du Nord, en faisant de l'Italie entière, sous des princes

inféodés aux Habsbourg, une terre d'influence autrichienne, en organisant la Confédération Germanique de manière à brider la liberté d'action de la Prusse, le cabinet de Londres allait rendre à cette monarchie des services qui la lieraient étroitement, du moins pour le moment, à sa politique.

Mais qu'était la seule Autriche en présence de l'immense supériorité militaire de la coalition russo-prussienne? Aussi apparut-il aux hommes d'État de l'Angleterre qu'il importait à leur pays que la France restât une grande puissance politique et militaire, et qu'elle le dût à l'influence britannique, pour éviter qu'elle ne subît, elle aussi, l'attraction de la Russie : ce fut pour cette raison qu'ils s'opposèrent à ce que l'on exigeât d'elle des sacrifices excessifs, qui auraient d'ailleurs eu pour résultat de lui rendre sa condition nouvelle intolérable, d'enlever toute solidité au gouvernement des Bourbons, et de maintenir en elle un foyer constant d'excitations révolutionnaires, un danger permanent pour la paix : « *L'Angleterre* », constatait avec fureur le Prussien Gneisenau, « *ne veut pas qu'il arrive de mal à la France.* »

Comme les diplomates anglais avaient une ligne de conduite, comme ils pouvaient compter sur la certitude de la sécurité que sa flotte assurait à leur pays, comme ils disposaient encore de cette force que leur pays était le seul au monde à posséder de l'argent, ils n'avaient pas eu de peine à l'emporter sur les rancunes et les appétits désordonnés de leurs partenaires. Ils avaient commencé par faire admettre en principe, en jouant habilement de la volonté arrêtée d'Alexandre de ne pas humilier les vaincus, que l'on ne toucherait pas à l'ancienne France, qu'elle conserverait ses frontières d'avant la Révolution, légèrement reculées par le maintien de quelques acquisitions (Mulhouse, Montbéliard, le Comtat, voire, quelques mois, la moitié de la Savoie). Même après l'orage de 1815, ils persistèrent dans ces résolutions, s'opposèrent aux projets de vengeance des Allemands, qui auraient voulu démembrer notre pays, ou tout au moins lui enlever l'Alsace; Alexandre, à qui sa sentimentalité confuse faisait facilement poursuivre plusieurs objets contradictoires à la fois, les y servit encore, et proclama avec eux qu'il ne voulait pas traiter la France en vaincue:

ce n'en fut pas moins surtout à eux que notre pays dût de rester une grande puissance, après Waterloo.

Ils avaient déjà recueilli les fruits de cette protection : dès avant 1815, dans le grand tournoi diplomatique que fut le **Congrès de Vienne**, ce furent eux qui triomphèrent sur toute la ligne, aidés de **Talleyrand**, dont le génie servit admirablement les intérêts de la France, devenus maintenant identiques sur bien des points à ceux de l'Angleterre : le Congrès n'aborda aucune des questions extra-européennes, ni celle de l'empire ottoman, ni celle d'Amérique, et ce fut là un premier échec pour la Russie, forcée encore une fois de remettre à plus tard la réalisation de ses ambitions ; quant aux problèmes européens, ils furent réglés au mieux de l'équilibre et de la paix, c'est-à-dire au mieux des intérêts anglais.

Les plus graves étaient ceux de **Pologne** et de **Saxe** : avec le singulier mélange d'idéalisme et d'esprit positif qui le caractérisait, Alexandre s'était pris d'un ardent amour pour les Polonais, qu'il voulait rassembler en un grand royaume, — dont il serait le souverain, en récompense de ce qu'il avait fait pour l'Europe. Il avait réussi à associer à ce projet la Prusse, en lui promettant pour compensation de sa part de Pologne, qu'on lui enlevait ainsi, la Saxe, dont le souverain, par sa loyale fidélité à Napoléon, avait encouru la haine de tous les tenants de l'ancien régime. Mais l'Autriche n'était pas disposée à laisser la Prusse devenir toute-puissante en Allemagne, ni l'Angleterre à permettre à la Russie de s'avancer jusqu'au cœur de l'Europe : l'une et l'autre furent tout heureuses de voir la France, qui pouvait parler au nom du droit, puisqu'elle n'espérait et ne demandait rien pour soi, se faire leur instrument, et représenter que les puissances, armées pour la défense de la légitimité, n'avaient pas le droit de renier leurs principes et de déposséder brutalement un souverain légitime.

On put craindre un instant qu'aucun argument ne fût capable de faire lâcher leur prise aux monarques du Nord : « J'ai « deux cent mille hommes en Pologne, que l'on m'en chasse », disait le czar. Tel était d'autre part le prix que Londres, Vienne et Paris attachaient au maintien de l'équilibre, qu'il parut que

personne n'était disposé à reculer, même devant une conflagration générale : le 3 janvier 1815, un traité secret d'alliance unit les trois puissances occidentales, Angleterre, Autriche, et France, en vue d'une guerre, que l'on pouvait croire prochaine : chacune devait, au premier signal, mettre 150.000 hommes en campagne, ou verser un subside équivalent, pour la défense de l'intérêt commun : moins d'un an après la capitulation de Paris, six mois avant Waterloo, la France était redevenue capable de jouer un rôle dans les combinaisons des diplomates, et cela au profit de la politique britannique ; rien ne peut mieux montrer à quel point la lutte entre la France et l'Angleterre était terminée, à quel point la victoire de cette dernière puissance était complète.

L'équilibre continental. — Il ne fut heureusement pas besoin de faire appel aux armes : l'ère des grandes guerres était close, et le czar, sans même connaître le traité du 3 janvier (qui lui fut révélé seulement pendant les Cent Jours), comprit qu'il n'arriverait pas à vaincre la résolution des trois puissances. Après une vaine tentative pour détacher la France de l'Angleterre, en lui offrant d'installer le roi de Saxe dans un royaume du Rhin, il se résigna à sa déception et se contenta des agrandissements territoriaux qu'on lui consentait comme salaire de sa participation à la guerre de délivrance : dès le mois de février, toute crainte de conflit était écartée, et les négociations pouvaient marcher rondement, pour aboutir, le 9 mai 1815, à la signature de l'**Acte Final du Congrès de Vienne**, qui les résumait, et qui fut comme la Charte pacificatrice de l'Europe unie et fraternelle que l'on voulait fonder.

Dans cette Europe nouvelle, aucune nation n'était dominante, ainsi qu'il importait à l'Angleterre : la **France** était définitivement réduite à se renfermer chez elle, surveillée de près par toutes les monarchies, qui malgré tout demeuraient unies contre un réveil possible de la Révolution conquérante ; de longtemps, la **Prusse** ne songerait qu'à réparer ses blessures et à mettre en valeur ses nouveaux domaines saxons, westphaliens et rhénans, l'**Autriche** qu'à maintenir dans le *statu quo* l'Europe et l'Allemagne, et à imposer son joug aux populations hétérogènes d'un empire qui

s'étendait de la Lombardie à la Transylvanie; l'**Allemagne** et l'**Italie** continuaient à ne pas avoir d'existence politique ; quant à la **Russie**, malgré l'accroissement de territoire et de population que lui valait l'annexion de la Finlande, de la Bessarabie et des deux tiers de la Pologne, elle restait une puissance à demi européenne, gênée dans son expansion et dans sa politique par sa situation excentrique, comme aussi par son état social arriéré, et la mise en œuvre à peine commencée de ses richesses intérieures.

De ce côté pourtant était encore le péril : malgré sa déception de 1815, Alexandre n'avait pas abjuré son idéal de paix et d'amour universel : il conservait l'espoir de faire l'union de tous les chrétiens autour du trône de la Sainte Russie, et l'ascendant personnel qu'il exerçait, les forces réelles dont il disposait faisaient que de cette chimère d'un autocrate pouvaient naître les pires complications. Rien n'avait pu le dissuader de chercher à grouper, « *au nom de la Très Sainte et Indivisible Trinité, conformément* « *aux paroles de la Sainte Écriture* », tous les monarques de l'Europe, « confessant ainsi que la nation chrétienne dont eux et « leurs peuples font partie n'a d'autre souverain que Dieu, notre « divin sauveur Jésus-Christ, la Vertu du Très Haut, la Parole de « Vie, *en une fraternité véritable et indissoluble pour diriger* « *leurs sujets dans le même esprit de fraternité* », c'est-à-dire pour maintenir l'ordre établi, en conformité avec les principes autocratiques et les vues de la politique russe (26 septembre 1815). Sans doute, les politiques pratiques, comme Metternich, riaient sous cape de ce jargon mystique; la **Sainte Alliance** n'en correspondait pas moins à un système précis, avec des vues arrêtées, et toute la série des **Congrès**, de 1818 à 1824, allait tendre à la faire passer dans les faits, à instituer en Europe une sorte de gouververnement commun, qui, en fin de compte, n'était autre que le gouvernement du czar.

Mais l'Angleterre veillait : à cette politique, faite à la fois d'enthousiasme mystique, de vague amour de l'humanité, et d'une fourberie qui s'ignorait elle-même, elle allait opposer la barrière d'une volonté nette et franche, appuyée par l'adhésion de tout

un peuple, assez fort d'ailleurs pour se faire respecter. Pour commencer, elle déclina l'offre d'adhérer à la Sainte Alliance; puis, quand cette abstruse religiosité tenta de se réaliser par des faits, elle se mit délibérément en travers. Aux puissances réactionnaires qui prétendaient **intervenir**, partout où elles jugeraient bon, pour assurer le triomphe de leurs conceptions politiques et la satisfaction de leurs intérêts, elle opposa la doctrine de **non-intervention** : dès le Congrès de **Laybach** (janvier 1821), elle refusa de s'associer à des *transactions diplomatiques qui attribuaient aux cours alliées une suprématie incompatible avec l'indépendance et les droits des autres États.* Bientôt, elle alla plus loin, protesta formellement contre les interventions, exigea qu'elles fussent strictement limitées dans le temps et dans l'espace, finit même par y répondre, en Portugal, en Belgique, en Espagne, par de véritables **contre-interventions** en faveur des partis libéraux ; et elle eut le succès qu'a toujours une volonté définie, prête à aller jusqu'au bout de ses résolutions, et disposant d'une force suffisante, en présence d'aspirations vagues, divergentes, et par cela même nécessairement hésitantes : moins de vingt ans après 1815, la Sainte Alliance n'était déjà plus que le souvenir d'une chimère.

Ce fut un peu parce qu'une collaboration efficace et durable n'était guère possible entre les visées humanitaires et généreuses d'Alexandre et les froids calculs d'immobilité qui étaient tout l'idéal des politiciens de l'école de Metternich, ce fut beaucoup parce que les hommes d'État anglais surent continuer l'œuvre si bien commencée à Vienne, et, en associant étroitement la France et l'Angleterre, finirent par constituer en un véritable faisceau les puissances intéressées au maintien de l'équilibre et de la paix, en Europe et dans le Monde.

Ils n'y arrivèrent pas sans peine : après 1815, la France avait paru bien près de se détacher du Royaume-Uni, et, jusqu'en 1830, les effets de nos dissensions intérieures et les sympathies du parti au pouvoir tendirent au contraire à nous jeter dans les bras de la Russie : dès le lendemain de Waterloo, le czar avait obligé Louis XVIII à se séparer de Talleyrand, le négociateur de l'alliance du 3 janvier, à prendre un ministre de

sa main, son ancien aide de camp, le duc de **Richelieu**, et pendant quinze ans, il ne cessa de nous prodiguer les avances et les séductions : en 1830 encore, l'espoir de rendre la dynastie populaire par des agrandissements territoriaux, l'éternel mirage de la frontière du Rhin, nous conduisaient à l'alliance russe, à l'aventure incalculable qui en aurait été la suite forcée.

Mais l'Angleterre n'avait cessé d'agir de son côté : lorsque, au Congrès d'**Aix-la-Chapelle** (1818), le czar faisait décider l'évacuation immédiate du territoire français moyennant le paiement d'une avance de 265 millions sur l'indemnité promise en 1815, l'Angleterre reprenait aussitôt l'avantage en nous fournissant les moyens de verser dans les délais voulus cette somme, que l'on n'eût pu réaliser sans le concours de ses financiers; pendant quinze ans, ce fut une lutte incessante d'influence et d'amabilités auprès de la cour et de l'opinion françaises. Les vicissitudes de notre politique intérieure finirent par porter au pouvoir d'une façon durable le parti libéral et national, qui était celui des amis de l'Angleterre : la politique anglaise triompha avec lui, et **Talleyrand**, envoyé en ambassade à Londres, réussit à aplanir les dernières difficultés, à établir pour dix ans entre les deux nations l'intime collaboration que commandaient leurs intérêts (1830).

Depuis longtemps d'ailleurs la politique de non-intervention avait permis à l'Angleterre d'arrêter les progrès de la Russie : si elle n'avait pu empêcher les congrès de **Troppau** et de **Laybach** (octobre 1821, janvier 1822) de décréter le rétablissement de l'absolutisme à Naples, elle avait été plus heureuse deux ans après : même après le Congrès de **Vérone**, elle avait limité l'intervention en Espagne à une simple promenade militaire des Français, elle avait empêché le czar d'en étendre les effets à l'Amérique, et de s'en faire récompenser par la cession de l'une des Baléares; puis, pour rétablir l'équilibre, elle était intervenue à son tour, et par une action militaire, avait assuré en **Portugal** l'autorité du roi légitime et constitutionnel, son client (1826). Quelques mois plus tard, lorsque le soulèvement général de l'opinion publique européenne rendit impossible le maintien d'un état de choses qui assujettissait les Grecs à l'atroce tyrannie des Ottomans, et que la **Russie**

se montra résolue à se faire le champion de la chrétienté, là comme ailleurs, l'Angleterre para encore aux inconvénients de cette démarche, en s'y associant, et le czar ne put recueillir que la gloire d'avoir coopéré à la délivrance de la Grèce, non comme il avait espéré, le protectorat de cette nation et la domination de la Méditerranée Orientale.

A partir de 1830, les succès se firent décisifs : le **Portugal**, resté tout anglais jusqu'en 1821, sous le gouvernement du maréchal Beresford, puis, de 1826 à 1828, sous celui du roi Jean VI, fut définitivement arraché à la tyrannie du parti absolutiste et des fidèles de la Sainte Alliance par une intervention armée de l'Angleterre, qui détruisit la flotte de don Miguel au Cap Saint-Vincent (1834); puis vint le tour de l'**Espagne**, où l'action combinée de l'Angleterre, de la France et du Portugal (**Quadruple Alliance**) assura le triomphe de la cause libérale, de 1834 à 1839; comme, à la même époque, la **Belgique**, grâce à l'accord de la France et de l'Angleterre, arrivait à se constituer en une nation indépendante, sous un prince allié à la fois aux maisons souveraines des deux pays, on voit que toutes les nations de l'Europe Occidentale, toutes pourvues de gouvernements constitutionnels, et unies par le sentiment de leurs intérêts communs, formaient maintenant comme un bloc capable de faire contrepoids à la puissance des monarchies d'ancien régime, demeurées maîtresses de l'autre moitié de l'Europe, mais condamnées à y rester sur la défensive, incapables de redevenir dangereuses pour la liberté du monde, et, partant, pour la sécurité de l'Angleterre.

Tel était l'effet de la politique adoptée par le Royaume-Uni au lendemain de sa victoire, et de l'union étroite qu'il s'était efforcé de contracter avec les nations qui, jusque-là, avaient été ses ennemies : l'équilibre était établi entre les puissances, la sécurité des Iles Britanniques absolue, la paix assurée pour longtemps, rien ne pouvait plus venir entraver le développement de la production et des échanges. Sûr de n'avoir plus à redouter qu'aucun état unît contre lui le continent en une fédération politique ou économique, le Royaume-Uni allait même se trouver dégagé des obligations qui, de ce côté, avaient souvent, et encore au temps du Pre-

mier Empire, compliqué si étrangement la tâche de ses hommes d'État : à l'avènement de la reine **Victoria** (1837), l'application de la loi successorale, qui appela au trône de **Hanovre** son cousin **Georges V**, eut pour conséquence la séparation radicale des deux pays; le souverain de l'Angleterre cessa d'être un prince allemand : le Royaume-Uni n'eut plus aucun intérêt continental, il ne fut plus, à aucun degré, une puissance continentale, il put ne plus songer désormais qu'à sa grandeur sur les mers et au delà des mers.

Suprématie coloniale et commerciale de l'Angleterre. — Les progrès que la nation anglaise y avait faits depuis la fin du XVIII^e^ siècle étaient immenses, et si elle avait pu se montrer si généreusement désintéressée, à Vienne et par la suite, c'est qu'elle était largement payée par avance de l'effort qu'elle avait fourni.

A vrai dire, ce n'étaient pas les dépouilles de la France qui l'avaient bien sérieusement enrichie : **Sainte-Lucie, Tabago, l'Ile de France** et ses dépendances n'avaient pas, en tout, l'étendue d'un département français! Si le ministère britannique avait cru devoir demander que, par une exception au principe adopté de ne rien enlever à la France des territoires légitimement occupés par elle avant 1792, on les attribuât à l'Angleterre comme fruit de ses victoires, c'était surtout pour ne pas laisser aux mains d'une autre puissance des points stratégiques dont les campagnes de 1779 à 1783 et de 1805 à 1809 avaient montré la valeur. Il en était un peu de même de l'ancienne île espagnole de la **Trinité**, dont l'intérêt comme base pour la contrebande dans les colonies espagnoles disparaissait, du moment que ces colonies devenaient des républiques indépendantes.

Les seules possessions de quelque valeur qui fussent venues depuis le commencement du siècle accroître le patrimoine de la race anglaise étaient celles que les Pays-Bas, payant, comme avaient toujours fait les Hollandais, la vaine satisfaction de reculer leurs frontières par le sacrifice de ce qui faisait leur véritable grandeur, venaient de lui céder, moyennant une indemnité de 150 millions : non pas les insignifiants postes de **Demerary**,

Essequibo et Berbyce en Amérique, mais **Ceylan** et surtout le **Cap de Bonne-Espérance**; d'ailleurs ces territoires eux-mêmes, dont personne ne pouvait soupçonner le prodigieux avenir, n'avaient d'importance aux yeux du gouvernement anglais que parce qu'ils complétaient son empire des Indes en lui fournissant les ports d'escale et de ravitaillement dont il avait besoin, en lui permettant d'en interdire l'usage à ses concurrents, si son intérêt l'exigeait.

De toutes les colonies que l'Angleterre possédait par le monde (Canada, Terre-Neuve, Bermudes, Bahamas, Antilles, établissements d'Afrique et d'Océanie, etc.) aucune en effet ne semblait aux Anglais, et à tous les hommes de cette époque, avoir une valeur qui approchât de celle de ces prestigieuses **Indes**, dont ils étaient les maîtres incontestés depuis l'abaissement de la confédération mahratte et la conclusion d'une alliance avec les Sikhs (1809); — et il est de fait qu'une domination dont les sujets se comptaient par centaines de millions, dont les armées atteignaient des effectifs supérieurs à ceux de beaucoup de puissances européennes, dont le budget permettait à des centaines de cadets de la *gentry* de faire figure de nababs et de potentats, était de nature à flatter singulièrement l'amour-propre de la nation anglaise, à la faire étrangement envier par ceux qu'elle avait successivement éliminés de ce vaste continent.

Pourtant, de cet empire légendaire, l'Angleterre ne tirait guère que de brillantes apparences, et les gens avisés commençaient à s'en apercevoir. « *Les Français* », écrivait un observateur américain, « *s'imaginent que les sources de la richesse de l'Angleterre sont* « *l'Inde et la Chine. Il me semble plutôt que c'est l'agriculture, les* « *manufactures et les demandes de l'étranger.* » Il avait raison : les Indes ne pouvaient fournir qu'une faible partie des matières premières nécessaires à l'industrie anglaise : leur consommation en marchandises britanniques était minime en comparaison de celle de régions plus civilisées. L'augmentation de la richesse de la Grande-Bretagne (qui passa, paraît-il, de 55 milliards en 1810 à 128 en 1840) tirait plutôt sa source du développement des échanges avec le monde entier : c'était cet essor du commerce qui était

bien la conséquence la plus heureuse de la victoire de l'Angleterre et du rétablissement de la paix.

Car, si les années qui suivirent immédiatement la cessation des hostilités furent marquées par quelques-uns de ces grands troubles sans lesquels ne peut se passer un bouleversement économique tel que le retour de l'univers à la vie normale après un quart de siècle de révolutions, il n'en était pas moins certain que, dès lors, le monde entier était livré, pour ainsi dire à la race britannique et que l'avenir commercial s'annonçait plus merveilleux encore que n'avait été le passé : les besoins des habitants de l'Europe entière en manufactures de toutes sortes s'étaient, en effet, prodigieusement accrus, par le jeu même de ces agitations qui avaient rompu les barrières entre les nations, et les avaient successivement mises en contact avec la civilisation; dès que le rétablissement de la paix aurait ranimé l'agriculture et ramené l'abondance, la consommation de ces articles allait prendre des proportions jusqu'alors inconnues. Or l'Angleterre était, d'une manière générale, en état de fournir ces marchandises à des prix de 40 ou 50 % moins élevés que ceux des manufacturiers continentaux : elle n'avait aucune concurrence à redouter, outillée comme elle était, organisée de façon à faire face à toutes les demandes, et ayant de plus cet avantage que ces progrès mêmes, accomplis pendant l'isolement de vingt-cinq années qu'elle venait de traverser, étaient ignorés de ses rivaux, qui ne pouvaient les imiter. Qu'importait que, le préjugé protectionniste étant plus fort que jamais, toutes les puissances d'Europe s'entourassent de lignes de douanes et de tarifs prohibitifs? Aucune n'était en état de subvenir à ses propres besoins, les quelques industries auxquelles le blocus avait permis de prendre une apparence factice de prospérité ne devant guère survivre au rétablissement de la vie normale et de la libre concurrence : toutes les nations étaient obligatoirement les clientes des manufacturiers anglais!

Rien ne servit mieux cette industrie que l'absolue prépondérance du pavillon britannique sur toutes les mers. Le fait même que toutes les puissances maritimes du continent avaient été suc-

cessivement engagées dans la lutte de la France contre l'Angleterre avait eu pour conséquence que toutes, l'une après l'autre, avaient vu leur activité maritime, leur marine de commerce s'anéantir : elles ne purent les relever; la flotte américaine elle-même, qui avait en grande partie dû son remarquable essor à ce qu'elle avait été la seule pendant vingt ans à jouir des avantages de la neutralité, vit sa prospérité diminuer le jour où elle n'eut plus ce privilège : de 981.000 tonneaux en 1810, son déplacement s'abaissa à 583.000 en 1820. Bon gré mal gré, tous les peuples du monde durent faire appel à la marine britannique pour exporter leurs marchandises et transporter chez elles celles des autres contrées; l'Angleterre se trouva donc avoir concentré entre ses mains le trafic de tous les ports du monde; elle en profita pour y écouler de préférence les produits de son propre pays, et la Grande-Bretagne fut plus que jamais le grand comptoir du commerce universel, le lieu où affluaient toutes les denrées de la terre pour s'échanger, les unes contre les autres ou contre les articles de l'industrie anglaise.

Le nombre de ses navires et de ses marins n'était pas la seule raison qui lui assurât ce véritable monopole : elle était de plus la maîtresse véritable de toutes les routes maritimes, elle avait sur toutes les mers des points de relâche et de ravitaillement, des dépôts de vivres et de marchandises, des entrepôts où concentrer les éléments de ses cargaisons et débiter celles qu'elle exportait pour les répartir entre ses innombrables clients : maîtresse d'**Heligoland**, des **îles anglo-normandes**, de **Gibraltar**, de **Malte**, des **Iles Ioniennes** en Europe; d'**Halifax**, des **Bermudes**, des **Bahamas**, de la **Jamaïque**, du **Honduras**, des **Mosquitos**, des **Iles Vierges**, de **Saint-Christophe**, **Nevis**, **Montserrat**, **Antigoa**, la **Dominique**, la **Barbade**, la **Grenade**, **Saint-Vincent**, **Sainte-Lucie**, **Tabago**, la **Trinité**, la **Guyane**, les **Falkland** dans les eaux américaines; de **Sainte-Hélène**, de l'**Ascension**, de **Tristan da Cunha** dans l'Atlantique; de la **Gold Coast**, de **Sierra Leone**, du **Cap** en Afrique; de **Maurice**, des **Seychelles**, de l'**Inde**, de **Ceylan**, d'une partie de **Sumatra** dans la Mer des Indes, qui aurait pu rivaliser avec elle? Son avance était telle que la lutte était impossible : le mieux qu'eussent à faire les autres

nations maritimes était de s'accommoder avec elle, de se faire ses alliés, ses auxiliaires.

L'Angleterre maîtresse du marché universel, par la liberté. — Elle ne demandait pas mieux : sa supériorité était maintenant si solidement établie, qu'elle ne redoutait plus la concurrence, qu'elle la recherchait, sûre de la voir toujours tourner à son avantage. La formidable muraille de protections qui lui avait permis de s'organiser ainsi lui devenait inutile, nuisible, puisqu'elle fournissait un prétexte aux autres nations d'y répondre par des mesures du même ordre, capables au moins de ralentir ce prodigieux essor des échanges; aussi disparaissait-elle rapidement : dès 1808, comme nous avons vu, on avait admis des dérogations à l'Acte de Navigation; en 1823, le gouvernement fut autorisé à en suspendre l'application pour tous les cas où il paraîtrait avantageux; bien avant 1850, toutes les dispositions en étaient abrogées ou tombées en désuétude, et les ports anglais étaient depuis longtemps les ouverts à tous les navires de toutes les nations, apportant cargaisons de toutes les parties du monde.

Il en était de même du protectionnisme douanier : l'agitation libre-échangiste, qui s'organisait à partir de 1820 autour de Cobden et de l'École de Manchester, emportait graduellement les dernières résistances des hommes d'État de l'école traditionnelle; dès 1823 on commençait à apporter des atténuations au régime protectionniste; en 1846 le nombre des articles soumis à des droits d'entrée se réduisait à 466 (au lieu de 1.082); en 1860, il devait tomber à 48. La nation anglaise était devenue la nation libérale entre toutes, en matière économique comme en matière politique, parce qu'elle y trouvait son avantage, parce qu'elle seule étant armée pour profiter de la liberté, la liberté lui était le meilleur moyen de conquérir tous les marchés de l'univers.

Mais il ne pouvait suffire que l'Angleterre s'ouvrît ainsi au commerce du monde entier : il fallait encore que les autres marchés s'ouvrissent au commerce de l'Angleterre, que ses manufacturiers, ses planteurs, ses producteurs de toute espèce fussent assurés de trouver des **débouchés** nouveaux, capables

d'absorber la masse toujours grandissante des marchandises qu'ils étaient capables de lancer dans la circulation. A côté des intérêts politiques, du maintien de la paix, si indispensable d'ailleurs au commerce, ce fut le grand ressort de la politique britannique pendant plus de cinquante ans : en mettant leur influence au service de la liberté des peuples, les hommes d'État du Royaume-Uni n'oublièrent jamais que c'était le meilleur moyen de créer dans tous les pays des sympathies dont profitaient leurs marchands; l'exemple de l'Espagne, que l'alliance de 1808 avait transformée en un grand marché d'importation pour l'industrie britannique, était à cet égard significatif; il en fut de même du Portugal, de l'Italie, de la Grèce, de la Belgique, etc... qui s'ouvrirent toujours davantage aux marchandises anglaises à mesure que les idées libérales, les *idées anglaises*, y firent des progrès.

Vis à vis des grandes nations, la conduite du gouvernement de Londres ne fut pas moins sage, pas moins habilement généreuse ! sûr que sa grandeur était établie d'une façon désormais inébranlable, il acceptait maintenant joyeusement des arrangements, des partages qui ne pouvaient que tourner à son avantage : la prospérité des autres pays venait en quelque sorte multiplier la sienne, un marchand ayant toujours intérêt à ce que ses clients soient riches. Pas un instant, par exemple, le merveilleux essor des Américains n'excita la moindre jalousie chez leurs anciens maîtres : il ne pouvait que développer les échanges entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, restés les plus fidèles et les meilleurs acheteurs de l'industrie britannique, surtout quand le traité de commerce du 5 juillet 1815 eut supprimé les tarifs préférentiels, qui jusque-là avaient gêné les opérations des navires anglais dans les ports du Nouveau Continent. Mais ce n'étaient pas les seuls États-Unis dont on voyait sans haine les progrès et l'enrichissement: personne ne faisait difficulté d'admettre que le monde entier dût profiter de cette intensité nouvelle de la circulation, et Canning, qui se faisait l'apôtre d'un intime rapprochement économique entre l'Angleterre et les États-Unis, disait sans soulever de protestation : « *Il faut y faire entrer la* « *France avec l'Angleterre, parce que leur commerce les rapproche*

« *et que* l'Océan n'est pas une barrière. » De concessions en accords, on en venait ainsi, graduellement, à instaurer dans le monde la liberté commerciale, la *liberté anglaise*. Le traité de commerce anglo-français de 1860, qui fut le couronnement de cette politique, apparut aux contemporains comme constituant une étape décisive sur la voie de l'unification économique du monde : aucun idéal ne pouvait être plus profitable à l'Angleterre.

Les progrès ne s'arrêtaient pas : en quinze ans de guerre, de 1800 à 1815, le chiffre d'affaires du Royaume-Uni était passé de 1.800 à 2.500 millions; la paix venue, il continua à s'accroître, suivant une progression que rien ne semblait devoir interrompre : en 1850, il atteignait 4.500 millions, en 1870, quatorze milliards! Quelle imagination, jadis, eût osé concevoir des chiffres pareils? Tels étaient les profits, telle était la grandeur véritable que l'Angleterre devait, en dernière analyse, à ses victoires et à l'énergie avec laquelle elle avait su s'assurer l'hégémonie sur les mers.

Liquidation définitive des questions américaines. — Cependant, les marchés européens, où l'on pouvait prédire, presque à coup sûr, que se créeraient un jour ou l'autre des industries capables de soutenir la concurrence britannique, devaient bien moins importer aux hommes d'affaires que ceux des pays neufs, où de longtemps toute l'activité humaine resterait absorbée par la mise en valeur des richesses naturelles; c'est ce qui explique la place que prirent alors dans les préoccupations des chefs de la nation les questions extra-européennes, les questions américaines surtout : « *Dans l'état présent du monde*, disait Canning, *elles sont* « *sans aucune proportion beaucoup plus importantes que celles* « *d'Europe.* »

Elles furent quelque temps sur le point de causer de graves difficultés : le rétablissement de la paix générale et de la libre circulation sur les mers avait en effet failli être fatal aux nations de l'Amérique latine. L'un des premiers soins du gouvernement espagnol avait été, du jour où il put faire sortir ses navires des ports et retirer ses troupes des Pyrénées, de penser à ses possessions transatlantiques. Avant même la fin de 1815, deux

armées y avaient débarqué, et, en quelques mois, celle de **Morillo** avait reconquis la Nouvelle-Grenade et le Venezuela, celle d'**Osorio** le Pérou et le Chili ; **Apodaca** n'avait pas été moins heureux au Mexique. Seule, la République de La Plata avait conservé l'existence.

Mais le rétablissement de l'autorité espagnole dans le Nouveau Continent aurait fermé à nouveau ces vastes régions au trafic européen : trop d'intérêts en auraient souffert pour qu'on ne s'opposât pas à ce fatal événement ; les particuliers, d'ailleurs, n'attendirent pas que les gouvernements s'en fussent avisés : des capitalistes et des aventuriers, anglais en majorité, aidèrent **Bolivar** à relever le drapeau de l'indépendance, et, de 1819 à 1821, tout le Nord de l'Amérique du Sud fut rendu à la liberté ; de même, une armée partie de la Plata vint chasser les Espagnols du Chili, puis, aidée par une flotte qu'avait improvisée l'amiral anglais **Cochrane**, s'en alla, dès 1820, les mettre dans une situation désespérée au Pérou même ; ce ne fut toutefois qu'en 1823 que l'indépendance de ce dernier pays fut assurée, quand des troupes colombiennes venues du Nord eurent anéanti sur le champ de bataille d'**Ayacucho** la dernière armée espagnole. Le Mexique, dont l'histoire ne se confond pas avec celle des autres colonies, avait fait sa révolution de son côté, et assuré son indépendance, en 1821.

L'Espagne se voyait donc incapable de rétablir son autorité en Amérique par ses propres forces : la mutinerie d'une nouvelle armée que l'on constituait à Cadix pour l'y envoyer fut à la fois la manifestation de cette impossibilité et le signal de la révolution espagnole de 1820. Il restait la ressource de faire appel à l'Europe, à cette Sainte Alliance dont la révolte de l'Amérique contrariait également les principes et les intérêts : dès 1817, la Russie, toujours prête à s'opposer à l'action de l'Angleterre dans le monde entier, avait vendu à l'Espagne une escadre, qui ne put d'ailleurs lui rendre aucun service ; quand, le 26 décembre 1823, Ferdinand VII, qui déjà n'était roi que par la volonté du Congrès de Vérone, s'humilia jusqu'à solliciter l'intervention des autres souverains pour remettre sous le joug ses sujets rebelles, il apparut vite que

cette demande ne pouvait que rencontrer un accueil favorable à Pétersbourg et même à Paris.

L'Angleterre ne pouvait permettre une telle violence contre ses clients : elle le pouvait d'autant moins que, si, se contentant dans l'Amérique du Sud des avantages que lui promettait son traité avec l'Espagne du 5 juillet 1814, elle eût abandonné les insurgés à leur sort, d'autres eussent assumé à sa place ce rôle glorieux et profitable de protecteurs et de libérateurs. La puissance nouvelle que les États-Unis constituaient dans l'Amérique du Nord venait en effet de prendre conscience, par la guerre de 1812, de la force réelle qu'elle représentait désormais; elle pouvait, elle devait maintenant songer à avoir une action, une politique extérieures; pour beaucoup de raisons d'intérêt et de sécurité, la première tendance de cette politique devait nécessairement porter les Yankees à se faire les champions de l'indépendance de l'Amérique Latine : dès 1817, le Kentucky avait demandé que l'on intervînt; depuis, ce sentiment n'avait fait que croître; les agissements de la Russie qui, à la même époque, s'efforçait d'étendre exagérément ses domaines dans le Pacifique Nord, prétendait s'installer aux Hawaï, et poussait ses postes jusque dans le bassin de l'Orégon, finissaient par surexciter l'opinion au point que le président **Monroë** faisait dans son Message au Congrès du 2 décembre 1823 la déclaration fameuse qui a gardé son nom : « *Les continents américains, par la position libre et indépendante* « *qu'ils ont assumée et maintenue, ne doivent plus être désormais* « *considérés comme un domaine propre à la colonisation euro-* « *péenne... En ce qui concerne les colonies ou dépendances actuelles* « *d'une puissance européenne quelconque, nous ne sommes pas* « *intervenus et n'interviendrons pas. Mais quant aux gouverne-* « *ments qui ont déclaré et maintenu leur indépendance, nous ne* « *pourrions regarder toute intervention d'une puissance européenne* « *ayant pour objet soit d'obtenir leur soumission, soit d'exercer* « *une action quelconque sur leur destinée autrement que comme la* « *manifestation d'une disposition hostile aux États-Unis.* »

C'était proclamer que les États-Unis prenaient l'Amérique entière sous leur protection! L'Angleterre ne pouvait leur laisser

s'assurer à eux seuls les avantages de cette attitude; elle donna aussitôt libre carrière à ses sympathies : à une avance maladroite de Chateaubriand pour engager la question, et provoquer la réunion d'un congrès, comme desirait la Russie, Canning répondit par une fin de non-recevoir si catégorique que Villèle n'eut qu'à désavouer son ambassadeur; le 1er janvier 1825, le cabinet de Londres alla plus loin encore et, par un acte solennel, **reconnut l'indépendance des républiques américaines**, avec lesquelles il entra aussitôt en relations amicales. Il ne devait désormais plus être question d'une intervention européenne en Amérique, et les quelques débris de troupes espagnoles qui tenaient encore, au Pérou et en Araucanie, ne pouvaient plus lutter que pour l'honneur : dès 1828, il n'y avait plus un soldat castillan sur le sol du continent; le gouvernement de Madrid, sans doute, allait longtemps encore mettre son amour-propre à ignorer les faits accomplis (il n'a consenti à entrer en relations diplomatiques régulières avec la Colombie qu'en 1881!); l'indépendance de l'Amérique latine n'en était pas moins fondée; et comme, le 4 mars 1826, le **Congrès de Panama**, inspiré par des agents anglais, avait décrété qu'il n'y avait pas lieu, pour le moment, de contracter des alliances extérieures, défensives ou offensives, la crainte, que l'on avait eue un instant, de voir l'influence des États-Unis remplacer dans ces régions celle de l'Espagne s'évanouissait.

Ces événements étaient en partie l'œuvre de Canning : « *Je les « ai appelées à la vie* », disait-il de ces jeunes nations; son pays ne tarda pas à en recueillir les profits : moins d'un mois après la reconnaissance de l'indépendance, des traités de commerce étaient signés avec les trois républiques (Mexique, Colombie, Argentine), transformant en droit ce qui depuis 1810 était un fait, assurant à l'Angleterre dans ces vastes régions le traitement de la nation la plus favorisée; les progrès qui suivaient étaient ce que l'on attendait : en 1830 le commerce anglais faisait pour 220 millions d'affaires dans l'Amérique du Sud! le seul Pérou, qui en 1800 n'envoyait pas à l'Espagne pour 30.000 francs de marchandises, en vendait pour 30 millions au Royaume-Uni à cette date de 1830!

L'histoire de l'**Amérique Portugaise**, pendant cette période, présente un curieux parallélisme avec celle de sa voisine espagnole; pour le Brésil, qui depuis l'établissement de la cour de Portugal à Rio en 1807 se comportait en fait comme un état souverain, la crise de 1815 avait failli être, tout ainsi que pour les colonies espagnoles, le signal d'une humiliante déchéance : comme elles, il s'y était refusé, et avait **proclamé son indépendance**, le 12 octobre 1823; comme elles aussi, il y avait été puissamment aidé par les sympathies et les secours de l'Angleterre : c'était encore **Cochrane** qui, en lui créant une flotte, lui avait permis de maintenir à la fois son indépendance et son unité; c'étaient les diplomates anglais qui avaient réussi à ménager un accommodement entre lui et la Mère Patrie; et, là aussi, le Royaume-Uni avait été largement payé de ses bons offices : le traité de commerce du 10 octobre 1825 lui avait confirmé la situation privilégiée dont il jouissait dans ce pays depuis vingt ans.

Ainsi se trouvait dénoué le grand conflit pour la jouissance et l'exploitation des richesses du Nouveau Monde que nous avons vu s'ouvrir à la fin du XVI[e] siècle et que nous avons suivi par tant de péripéties et de phases diverses : l'**Angleterre l'emportait**, et sur les anciens possesseurs de cet empire, et sur ceux qui y avaient prétendu contre elle; elle allait pendant longtemps assumer la charge de sa mise en valeur, et en percevoir les profits : mais elle arrivait à ce résultat par une voie bien détournée, elle établissait sa supériorité sur ce continent sous une forme qu'aucun contemporain de Louis XIV n'aurait imaginé, sans y acquérir d'autorité politique ou de monopole économique, en y établissant simplement **la liberté**. La solution était si neuve, et si avantageuse en même temps que, pour longtemps, elle apparut à beaucoup d'esprits libéraux comme devant être celle de tout le problème de la colonisation, dans le monde entier.

On voit quel était l'immense domaine dévolu désormais à l'activité de la race britannique, quel avenir ses succès passés lui permettaient d'espérer : son empire colonial, le Canada, l'Inde, l'Australie et l'Afrique, lui constituait pour des siècles la plus inépuisable des réserves, le plus beau champ où déployer l'activité

de ses enfants, et pourtant ce qu'elle en pouvait tirer n'était rien à côté de ce que lui donnait dès maintenant, sans violence et sans tyrannie, la libre exploitation du trafic de l'univers, pour le plus grand bien de l'humanité entière. Jamais, depuis qu'il y avait des hommes, aucun peuple n'avait eu pareille fortune!

La grandeur de l'Angleterre garantie par sa force. — Mais le Royaume-Uni ne pouvait rester le paisible possesseur de cette richesse et de cette grandeur qu'à condition de conserver intacte la puissance qui lui avait permis de les conquérir et de les fonder : c'était un besoin essentiel que la flotte anglaise restât prête à toutes les éventualités! Il en fut ainsi : en dépit de l'aversion des gens d'affaires pour les « *dépenses improductives* », en dépit des velléités pacifistes qui se manifestèrent parfois dans les rangs du parti libéral, jamais on ne marchanda les sacrifices nécessaires; pendant un demi-siècle, on tint comme un principe intangible que la *flotte anglaise devait être*, à elle seule, *numériquement égale à la totalité des autres flottes du monde* (en ne comptant, bien entendu, que les véritables bâtiments de combat, vaisseaux et frégates) et l'on se maintint toujours au-dessus de ce programme; le résultat de cette sage politique fut, comme il fallait s'y attendre, qu'elle fut en réalité **une politique à bon marché** : la supériorité numérique de la flotte anglaise étant telle que les autres puissances ne songeaient même plus à se mettre en état de défense contre elle, les armements maritimes diminuaient dans le monde entier, et l'Angleterre pouvait réduire les siens dans des proportions sérieuses, sans compromettre un instant la supériorité absolue qu'elle entendait garder sur les océans; l'effectif de la flotte fut ramené de 235 vaisseaux en 1814 à 164 en 1821, à 119 en 1838. On finit par pouvoir se contenter d'entretenir armés, en 1841 par exemple, 216 navires, dont 30 vaisseaux. Le budget de la marine, qui avait dépassé 500 millions se maintient désormais entre 150 et 200.

Quant à l'autre arme, plus efficace encore peut-être, qui avait permis à l'Angleterre de vaincre la France, au **crédit**, on ne la maintenait pas moins jalousement en état : non seulement les

intérêts de la dette étaient rigoureusement payés, mais l'**amortissement** fonctionnait avec une régularité voulue, et une rapidité surprenante : sur les 1.900 millions du budget annuel, 1.150 millions étaient consacrés à ces deux services; non seulement une grande partie de la dette fut vite remboursée, mais même on put en venir à suspendre la perception de *l'income tax :* les finances de l'Angleterre étaient les plus saines et les plus prospères qui fussent au monde, et ce pays était assuré de pouvoir, quand il faudrait, faire appel au crédit pour tout ce dont il pourrait avoir besoin, quelque formidable que fût le chiffre.

Grâce à son industrie, à son commerce, à sa marine marchande, l'Angleterre était donc la maîtresse absolue du monde économique; et pour lui assurer la durée de cet empire, elle avait la flotte la plus formidable, le crédit le plus inépuisable du monde : jamais grandeur n'avait été si solidement fondée! Aucune puissance n'était plus en état de lui inspirer même la plus légère inquiétude pour sa suprématie : toutes devaient subir, *avec joie,* la situation que ses victoires et sa persévérance avaient assurée à la grande nation maritime. Qui donc d'ailleurs aurait pu songer à lui arracher le sceptre des mers ou celui du commerce? Les monarchies européennes avaient assez à faire de surveiller les révolutions et d'opérer avec une sage lenteur leur transformation en nations modernes, les États-Unis avaient conclu avec l'Angleterre un véritable pacte d'alliance économique ; quant à la France, elle acceptait sa condition nouvelle.

La France se résigne à sa défaite. — Ce fut en effet là la suprême habileté de l'Angleterre : non seulement elle avait vaincu les Français, mais elle avait conduit les choses à ce point que leur défaite leur apparaissait irrémissible : ils ne croyaient pas un retour de fortune possible, ils ne le desiraient pas.

Sans doute, les traités de 1815 restaient impopulaires, exécrés; pendant cinquante ans, le rêve de tous les jeunes enthousiastes allait être de les déchirer, pour refaire la carte de l'Europe selon leurs sympathies et leurs souvenirs; mais cette passion de revanche était limitée au continent : l'éclatante gloire de nos armées

du Premier Empire, amplifiée encore par la légende, suffisait à remplir l'imagination de tous, et l'évolution la plus précieuse pour la sécurité de la grandeur britannique résultait de cette orientation de l'esprit français : nous rêvions parfois de nouveaux Austerlitz ou de nouveaux Iénas, jamais d'un Trafalgar où les Français seraient vainqueurs; on songeait à reconquérir la frontière du Rhin, mais non pas à revenir au Canada ou aux Indes : la défaite, l'anéantissement de la France sur mer étaient tels qu'elle avait cessé de se sentir une nation maritime, ayant des intérêts et une vie sur les Océans et au delà des Océans.

Elle le sentait parce que c'était, il faut en convenir, en grande partie, la vérité : — et d'abord **nous n'étions plus une puissance coloniale**: l'Angleterre, pourtant, ne nous avait enlevé que trois îles d'une étendue médiocre, et nous laissait possesseurs de la majeure partie des territoires qui, avant la Révolution, suffisaient à faire de nous la seconde nation coloniale du monde; mais c'étaient ces territoires eux-mêmes qu'une séparation presque continue de vingt-cinq années avait mis hors d'état de redevenir pour nous ce qu'ils avaient été jadis : **Saint-Domingue**, par exemple, était bien à jamais perdu, et, en dépit de tous les projets de reconquête, en dépit des supplications des colons dépossédés, en dépit même des offres de concours d'Alexandre, il fallait en venir à **reconnaître l'indépendance** de cette république, moyennant une indemnité de 150 millions (bientôt réduite à 50), ce qui fut fait par une ordonnance du 17 avril 1825; quant à la **Martinique**, à la **Guadeloupe**, à **la Réunion**, là aussi la Révolution avait causé des désastres qu'il était difficile de réparer, et surtout leur valeur de jadis était bien diminuée : l'**interdiction de la traite**, arrachée à notre gouvernement par l'Angleterre, qui n'avait plus besoin d'importer des esclaves, ses propres colonies étant suffisamment pourvues, nous mettait dans l'impossibilité de recruter nos ateliers, et d'ailleurs, les cultures tropicales se répandant maintenant sur d'immenses espaces au Brésil, aux Indes néerlandaises, la production du sucre de betterave s'annonçant comme devant à brève échéance prendre une réelle extension, l'importance commerciale qu'avaient jadis eue ces établissements était bien dimi-

nuée. Notre pays qui avait dû au sucre et au café d'être une grande puissance coloniale, cessait de l'être, du moment que le sucre et le café n'étaient plus la raison d'être des colonies.

Du même coup, la France, qui n'avait depuis un siècle et demi eu de marine marchande que celle à laquelle les colonies fournissaient du fret, **la France cessait d'avoir une marine de commerce.** Les guerres de la Révolution et de l'Empire, d'ailleurs, avaient, non seulement détruit le matériel flottant, mais encore frappé de mort nos ports, découragé et décimé notre population maritime, et enlevé à nos capitalistes toute envie d'employer leurs fonds en entreprises maritimes. Bordeaux et Marseille, qui toutes deux dépassaient 120.000 habitants en 1789, n'en avaient pas 75.000 en 1815! Sur 15.000 bâtiments (déplaçant 650.000 tonneaux) que nous armions à la fin de la Restauration, 2.300 seulement étaient destinés au long cours (450 pour les colonies); 15 navires à peine déplaçaient 500 tonneaux, un seul 1.000!

Sans colonies, sans flotte de commerce, nous n'aspirions même plus à nous répandre au dehors : sans doute un fort beau relèvement de l'activité nationale se dessinait dans les dix années qui suivirent le rétablissement de la paix, mais c'était presque exclusivement à l'intérieur du royaume que cette activité était dépensée; trois millions d'hectares étaient mis en culture en quarante ans, les jachères disparaissaient, et le rendement des terres augmentait prodigieusement; aussi tous s'accordaient-ils pour reconnaître « que la France est une nation essentiellement agricole », et le peu de progrès que faisait notre industrie était-il consacré à l'alimentation du marché intérieur; notre commerce extérieur ne s'élevait au total, en 1816, qu'à 724 millions; il fallait attendre l'année 1827 pour retrouver le chiffre d'un milliard, largement dépassé en 1789!

La France se repliait sur elle-même et renonçait à toute ambition extra-européenne, même simplement commerciale! C'était là l'effet, non du simple malheur des temps, mais d'une volonté bien arrêtée, qui n'hésitait pas à s'exprimer : du fait qu'ils avaient été vaincus dans la grande lutte pacifique et militaire qui s'était poursuivie pendant deux siècles pour la domination et l'exploita-

tion des océans, et de l'univers auquel ils donnent accès, les Français concluaient que leur destinée les condamnait fatalement à rester un peuple continental; les sacrifices qui leur avaient été demandés jadis pour assurer à leur patrie une existence sur mer leur apparaissaient comme de pures folies, et ils se refusaient à les renouveler : en 1822, on faisait circuler une pétition demandant aux Chambres de supprimer les encouragements donnés au commerce extérieur et de les reporter sur l'industrie et le commerce intérieur!

Quant à la flotte que l'Empire s'était efforcé de créer à coups de millions, elle disparaissait en quelques années : il restait, en 1814, 71 vaisseaux et 41 frégates! en 1822, 31 vaisseaux et 29 frégates! C'était tout au plus si l'on pouvait armer, quelques mois chaque année, 2 vaisseaux et 8 ou 9 frégates. Les dépenses de la marine et des colonies étaient tombées à 51 millions, et agrariens de droite comme libéraux de gauche s'accordaient à les trouver trop élevées, à refuser de prélever sur l'ensemble du budget quelques millions pour permettre de subsister à cette marine, que, comme au temps de Fleury, on s'accordait à trouver inutile : en 1821, le contre-amiral Bouvet déclarait que 38 millions seraient suffisants pour tous les besoins du département; il réclamait la vente de tous les vaisseaux de 74, et même celle des frégates portant du 18; « *l'existence de la marine compromet la dé-* « *fense des côtes,* » déclarait un député de la droite, « des défaites « sur mer devant décourager les habitants et l'armée ». L'Angleterre pouvait être tranquille : ni militairement, ni commercialement, la France ne voulait plus être une puissance maritime.

Était-il pourtant juste de conclure ainsi de l'échec, du désastre auquel étaient aboutis deux siècles d'efforts à une impuissance éternelle? avait-on le droit de se refuser à les tenter à nouveau? La défaite de la France avait-elle été due à une loi de nature, réservant l'empire de la mer aux Anglais, ou ne résultait-elle pas plutôt de fautes et de malheurs qu'il eût été possible d'éviter? Les marins, les capitaines, les colonisateurs, les hommes d'État, et même les hommes d'affaires, n'avaient cependant pas manqué à notre pays; il semble bien, par exemple, que jamais nos rivaux

n'aient pu nous opposer de génies tels qu'un **Colbert**, un **Dupleix**, un **Suffren** ! Si l'Angleterre avait fini par l'emporter, elle ne l'avait dû, toute cette histoire nous l'a montré, qu'à l'admirable solidarité qui a uni tous les Anglais de toutes les conditions, de tous les partis, de toutes les époques dans une volonté commune de dominer et d'exploiter les mers; si la France a succombé, c'est que jamais rien de semblable ne s'est manifesté chez elle : et sans doute, ce fut bien un peu là l'effet de la nature, qui nous obligea toujours à songer d'abord à l'exploitation de notre sol et à la sécurité de nos frontières de terre, mais ce fut aussi, beaucoup, celui d'un égarement constant de la conscience nationale, qui nous fit toujours négliger, presque mépriser l'un des éléments essentiels de l'existence de notre pays.

Perspectives d'un avenir nouveau. — N'aurait-on pu réagir? ne l'aurait-on pas dû, à une époque où la mer prenait une telle place dans l'économie générale, dans l'équilibre du monde, où la puissance de l'Angleterre le manifestait d'une façon si saisissante! — Personne, à cette époque, n'en avait même l'idée : tous acceptaient comme un fait à jamais acquis la victoire définitive du Royaume-Uni et l'établissement, pour toujours, de sa domination sur les eaux.

Peut-on le reprocher aux Français d'alors, et leur découragement ne s'explique-t-il pas assez? la supériorité navale, la supériorité commerciale, la supériorité industrielle de nos voisins étaient si écrasantes que toutes les énergies et toutes les patiences devaient être impuissantes à les ébranler, à moins qu'**une révolution de la technique** ne vînt rétablir l'équilibre entre les concurrents en les ramenant tous à un même point de départ. Le triomphe que l'Angleterre devait à ses hommes d'État, à ses marins, à la nation entière, était d'une qualité telle qu'un véritable bouleversement dans les conditions du développement de la vie humaine pouvait seul le remettre en question.

Mais justement il est dans la nature de l'humanité et du mouvement incessant qui l'entraîne vers toujours plus de science et de puissance, que de tels bouleversements demeurent toujours

possibles, toujours à prévoir : moins de cinquante ans après 1815, l'application de la vapeur à la navigation, et l'adoption par l'artillerie des canons rayés lançant des projectiles explosibles allaient provoquer dans la constitution des flottes de guerre, dans la nature des éléments de la puissance navale une transformation telle que l'on n'en avait pas vue depuis le XVI^e^ siècle : la grandeur de l'Angleterre allait par là se trouver remise en question, la race britannique allait avoir à faire à nouveau appel aux qualités qui lui avaient jadis permis de fonder sa richesse et sa sécurité.

Ce ne devait pas être contre la France ; sans doute, notre pays qui, plus qu'aucun autre, a été l'artisan de cette transformation, en a profité pour sortir de la situation humiliée à laquelle il avait été réduit par sa grande défaite : à partir de 1860, la création de la flotte cuirassée, œuvre grandiose de Dupuy de Lôme, a permis à la France de reprendre une existence sur les Océans, même en face de l'Angleterre ; — mais nous avions la sagesse de ne pas nous laisser griser par ce retour inespéré de la fortune : pas un instant l'idée ne vint à personne chez nous d'en user pour relever les projets de conquête des océans, les aspirations à l'hégémonie du monde que nous avions parfois conçus jadis.

A quoi nous aurait-il servi d'ailleurs ? le rêve inhumain d'un empire universel n'était plus fait pour tenter nos esprits, de plus en plus épris, sinon de liberté et de fraternité, du moins de raison et de réalité. Quant à songer à nous assurer par la domination des mers le monopole de l'organisation et de l'exploitation économiques de la terre, nous n'y devions pas davantage être portés : l'infériorité relative de notre industrie, conséquence peut-être fatale de notre manque de ressources naturelles, et aussi des caractères particuliers de notre développement national, aurait suffi à nous l'interdire ; — et d'ailleurs, l'Angleterre elle-même allait peu à peu y renoncer en présence de l'évolution qui conduisait graduellement tous les peuples à un même degré de civilisation, à un même idéal d'indépendance et d'autonomie, économique aussi bien que politique : avant la fin du siècle, elle s'acheminait à se contenter de la prospérité, à elle seule infiniment au-dessus de

toutes les imaginations de jadis, que suffirait à lui assurer la mise en valeur de ses domaines propres.

Mais du moins devions-nous profiter de cette transformation de la vie maritime pour reprendre dans le monde le rang qui convenait à une nation comme la nôtre : la France recommençait à jouer un rôle de premier ordre dans la vie économique, non seulement par l'exploitation de ses richesses européennes, mais aussi par celle d'annexes extérieures, de colonies, dont la nécessité apparaissait comme plus indispensable encore que par le passé à l'existence d'une grande puissance. La fondation d'un **empire colonial nouveau**, destiné à servir de base au développement d'une activité économique et maritime proportionnée à nos ressources et à nos besoins, allait être la grande œuvre nationale de cette fin du XIX^e^ siècle; les résultats, qu'il est dès maintenant permis de juger, ont été supérieurs encore à ce que permettaient d'espérer les succès de nos devanciers du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècles, et si parfois des erreurs de direction, des temps d'arrêt, des abdications sont venus en interrompre le cours, ce n'est pas le génie même de la nation qu'il faut en accuser, mais la fatalité de notre situation géographique, et aussi l'ignorance des véritables intérêts du pays, la méconnaissance des leçons du passé, qui trop souvent ont égaré l'opinion du peuple et de ses gouvernants et les ont détournés de vouloir ce qu'il fallait vouloir, quand il fallait le vouloir, comme il fallait le vouloir.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

Objet de cè livre, p. 1; — rôle de la navigation et du commerce de mer dans la vie économique et politique du monde, p. 1; — nécessité de l'existence d'une marine militaire, p. 6; — la maîtrise de la mer, p. 9; — conditions du développement de la puissance navale, p. 13.

LIVRE I

LES ORIGINES DES PUISSANCES MARITIMES DE L'EUROPE MODERNE.

CHAPITRE I. — **La France maritime au Moyen Age.** 19

Avantages et inconvénients de la situation maritime de la France, p. 19; — activité maritime au Moyen Age, p. 21; — la marine du Moyen Age, p. 22; — la guerre sur mer, p. 24; — l'apparition de l'artillerie à feu, p. 25; — transformation de l'architecture navale, p. 26.

CHAPITRE II. — **Première lutte entre la France et l'Angleterre; la guerre de Cent Ans.** 28

Formation des frontières maritimes de la France, p. 28; — conquête de la Normandie, p. 29; — Philippe le Bel. Premier établissement maritime de la France, p. 30; — Philippe VI. La bataille de l'Ecluse, p. 32; — le règne de Charles V, p. 34; — l'amiral Jean de Vienne, p. 35; — Charles VI et le projet d'invasion de l'Angleterre, p. 38; — Henri V. Conquête de la France, p. 39; — la délivrance, p. 41; — fin de la guerre, p. 41; — conclusion sur la guerre de Cent Ans, p. 42.

CHAPITRE III. — **La France sans marine : les guerres contre l'Espagne.** 44

Réveil de l'activité économique après la guerre de Cent Ans, p. 44; — Charles VIII et Louis XII. Les guerres d'Italie, p. 46; — François Ier

et Charles-Quint, p. 48; — l'Alliance Turque, p. 50; — Henri II. Relèvement momentané de notre marine, p. 52; — les guerres de Religion, p. 54.

CHAPITRE IV. — **Les grandes découvertes; les premiers empires coloniaux.** 57

I. *Causes des grandes découvertes.* 57

La navigation hauturière, p. 57; — motifs qui inspirèrent les expéditions, p. 59.

II. *Découvertes des Portugais.* 61

L'œuvre de Henri le Navigateur, p. 61; — le cap de Bonne-Espérance et la route des Indes, p. 62; — conquêtes des Portugais, p. 64; — l'Empire Portugais, p. 65.

III. *Les Espagnols.* 66

Christophe Colomb, p. 66; — les quatre voyages de Colomb, p. 69; — achèvement de l'exploration de l'Amérique, p. 70; — Magellan et la circumnavigation du globe, p. 71; — les colonies espagnoles, p. 72; — l'exploitation, p. 73; — conséquences des grandes découvertes, p. 73.

CHAPITRE V. — **Part des Anglais et des Français dans les grandes découvertes. Premières tentatives coloniales.** 76

Les voyageurs anglais, p. 76; — les marins normands des XIV^e^ et XV^e^ siècles, p. 78; — contre-coup des grandes découvertes, p. 79; — la Grande Pêche, p. 81; — reconnaissance du Saint-Laurent par Jacques Cartier, p. 83; — premier essai d'établissement au Canada, p. 84; — tentatives au Brésil et en Floride, p. 85; — conclusion, p. 87.

LIVRE II

LES PREMIÈRES GRANDES LUTTES POUR LA DOMINATION DES MERS : ESPAGNOLS, HOLLANDAIS, ANGLAIS, ET FRANÇAIS AU XVII^e^ SIÈCLE.

CHAPITRE I. — **Les puissances maritimes et coloniales du XVII^e^ siècle.** 89

Les empires coloniaux et les marines du large, p. 89; — le Portugal, p. 91; — l'Espagne, p. 93; — la République des Provinces-Unies des Pays-Bas, p. 101; — l'Angleterre, p. 109.

CHAPITRE II. — **La marine du XVII^e^ siècle; la grande guerre navale et la lutte entre l'Angleterre et les Pays-Bas.** 118

I. *Les flottes de ligne et les batailles navales.* 118

Prépondérance de l'artillerie, p. 118; — Décadence de la marine

à rames, p. 119 : — les brûlots, p. 120; — le vaisseau de ligne, p. 120; — la guerre d'escadres et la bataille en ligne, p. 126. . . .

II. *Les premières grandes guerres navales*. 129

L'Armada, p. 129 ; — la première guerre anglo-hollandaise, p. 133; — entre les deux guerres, p. 136 ; — seconde guerre anglo-hollandaise, p. 138.

CHAPITRE III. — **Premier relèvement maritime de la France : Henri IV et Richelieu**. 144

I. *Henri IV et la minorité de Louis XIII*. 144

La France et sa marine au début du XVII^e^ siècle, p. 144; — Henri IV et le commerce, p. 146 ; — l'insécurité sur mer, p. 147 ; — la minorité de Louis XIII, p. 148.

II. *Richelieu créateur de la marine militaire*. 149

Idées de Richelieu sur la marine, p. 149 ; — Suppression de l'amirauté, p. 152; — organisation de la marine, p. 152 ; — Ports et arsenaux, p. 154 ; — le matériel, p. 155 ; — officiers et équipages, p. 156.

III. *Richelieu et la marine de commerce*. 161

Les Compagnies, le commerce du Ponant, p. 162 ; — le commerce du Levant, p. 164.

IV. *L'Action : la guerre sur mer*. 166

La lutte contre la Rochelle, p. 166 ; — la guerre contre l'Espagne, p. 168.

V. *La Régence. Ruine de l'œuvre de Richelieu*. 171

Mazarin et la marine, p. 171 ; — combats de 1644 à 1650, p. 172 ; — la Fronde maritime, p. 172 ; — fin de la guerre, p. 173; — décadence maritime de la France, p. 174 ; — conclusion sur l'œuvre de Richelieu, p. 175.

CHAPITRE IV. — **Apogée de la puissance navale de la France : l'œuvre de Colbert et de Seignelay : la Marine de commerce** 177

Louis XIV et la marine, p. 177 ; — Jean-Baptiste Colbert, p. 178 ; — Seignelay, p. 179 ; — théories et action économiques de Colbert, p. 181 ; la politique douanière, p. 183 ; — protection du commerce et de la navigation, p. 186 ; — le système des compagnies, p. 188 ; — résultats et portée de l'œuvre de Colbert, p. 190.

CHAPITRE V. — **L'œuvre de Colbert et de Seignelay : la marine de guerre**. 193

A) L'administration. Le ministère, p. 193; — les officiers de plume, p. 194; — le budget, p. 196 ; — *B*.) Le personnel : les équipages, p. 197 ; — le système des classes, p. 198; — les personnels spéciaux,

p. 201; — les galères, p. 201; — les états-majors : les gardes de la marine, p. 202; — les officiers sous Louis XIV, p. 204; — *C.*) Ports et arsenaux. p. 207; — la défense des côtes, p. 209; — *D*) Les constructions, p. 210; — la flotte, p. 213.

CHAPITRE VI. — **La grande guerre navale sous Louis XIV : la guerre de Hollande.** 215

A) *La marine et la politique de Louis XIV.* 215

Activité de la marine pendant le règne de Louis XIV, p. 215; — la protection du commerce, p. 215; — la politique de Louis XIV, p. 216; — affaires du pavillon; affaires d'Orient, p. 217; — la question de la Succession d'Espagne, p. 219; — la guerre de dévolution et la seconde guerre anglo-hollandaise, p. 221; — la triple alliance, p. 222; — l'alliance anglaise et la guerre de Hollande, p. 223.

B) *La troisième guerre anglo-hollandaise.* 226

Campagne de 1672; bataille de Solebay. p. 226; — campagne de 1673; batailles de Schoneveldt et du Texel, p. 229; — la paix entre l'Angleterre et les Pays-Bas, p. 232.

C) *Continuation de la guerre : la France contre les Pays-Bas et l'Espagne.* 233

Campagne de 1674 : Tromp sur les côtes de France, p. 233; — campagne des Antilles, p. 234; — l'affaire de Sicile, p. 236; — Duquesne, p. 237; — batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme, p. 238; — les Français maîtres de la Méditerranée, p. 241; — fin de la guerre, p. 243.

CHAPITRE VII. — **La grande guerre navale sous Louis XIV : la guerre de la Ligue d'Augsbourg.** 246

A) *La Ligue d'Augsbourg et la Révolution d'Angleterre.* 246

Politique de la France entre 1678 et 1688, p. 246; — la ligue d'Augsbourg, p. 247; — la Révolution d'Angleterre, p. 249.

B) *Bévéziers et la campagne du Large.* 250

Les forces en présence, p. 250; — l'affaire d'Irlande p. 251; — campagne de 1689, Tourville et Seignelay, p. 254; — campagne de 1690, p. 257; — bataille de Bévéziers, p. 259; — suites de la bataille, p. 263; — la campagne de 1691. Le plan de Pontchartrain, p. 265; — la campagne du Large, p. 267.

C) *Barfleur et la Hougue.* 269

Campagne de 1692. Le plan de Bonrepaus, p. 269; — préparation et préliminaires de la campagne, p. 273; — bataille de Barfleur, p. 277; — la retraite : désastre de la Hougue, p. 281; — conséquences du désastre, p. 283.

CHAPITRE VIII. — **Décadence maritime de la France pendant la seconde partie du règne de Louis XIV : la guerre navale industrielle** 286

Fin de la guerre de la ligue d'Augsbourg : le ministère de Louis de Pontchartrain, p. 286; — le système militaire de Pontchartrain : la guerre navale industrielle, p. 289; — bataille de Lagos, p. 292; — la course et les corsaires pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, p. 294; — tentatives des Anglais et des Hollandais pour arrêter la course, p. 297; — résultats, 298; — opérations des alliés de 1693 à 1697, p. 301; — fin de la guerre, p. 304; — traité de Ryswick, p. 306.

CHAPITRE IX. — **Ruine de la puissance maritime de la France : la guerre de la succession d'Espagne** 308

A) *Les traités de partage et le testament.* 308

Les traités de partage, p. 308; — le testament de Charles II : Philippe V roi d'Espagne, p. 309; — rupture avec les puissances maritimes, p. 311.

B) *Les opérations* 313

Caractère général de la guerre, p. 313; — état de la marine française : ministère de Jérôme de Pontchartrain, p. 314; — premières opérations navales, p. 316; — désastre de Vigo, p. 318; — Gibraltar et Malaga, 320; — les Anglais maîtres de la mer; la France envahie, p. 322; — la course pendant la guerre de la succession d'Espagne, p. 325; — fin de la guerre, p. 328.

CHAPITRE X. — **L'Europe et le Monde après le traité d'Utrecht** 330

Les stipulations des traités, p. 330; — esprit nouveau de la diplomatie et de la politique, p. 331; — les Provinces-Unies, p. 332; — l'Angleterre, p. 334; — la France, p. 338.

LIVRE III

LA LUTTE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE POUR L'AMÉRIQUE ET LES INDES AU XVIII[e] SIÈCLE.

CHAPITRE I[er]. — **Commencements de l'Empire colonial français, sous Louis XIV** 343

I. *La politique coloniale* 343

A) Le règne de Henri IV, p. 343; — *B*) Richelieu, p. 344; — la Régence, p. 346; — *C*) Colbert : le système colonial, p. 346; — les

Compagnies, p. 347; — la Régie directe, p. 348; — *D*) après Colbert, p. 349.

II. *L'action coloniale* 351

1) La Nouvelle-France, Reconnaissance définitive et prise de possession du Canada, p. 351; — formation de la nation canadienne : les jésuites, p. 353; — Colbert. Talon et le peuplement, p. 354; — Frontenac et l'expansion vers l'Ouest, p. 355; — les deux guerres intercoloniales, p. 356; — situation du Canada en 1715, p. 357; — *B*) la Guyane, les Antilles, l'Afrique, p. 358; — la Guyane, p. 358; — les Français dans la Mer des Antilles, p. 359; — Saint-Domingue, p. 361; la côte d'Afrique, p. 362; — *C*) Les Indes, p. 362; — tentatives à Madagascar, p. 363; — la Compagnie des Indes, p. 363; — premiers établissements dans l'Inde, p. 364; — Extrême-Orient et Pacifique, p. 365; — conclusion, p. 366.

CHAPITRE II. — **Relèvement économique de la France pendant la première partie du règne de Louis XV; guerre de la succession d'Autriche** 368

I. *La paix, de 1715 à 1740.* 368

Abdication de la France après la mort de Louis XIV, p. 368; — action de Law : résultats du système, 370; — conséquences du système de Law : impopularité de la colonisation au XVIII^e^ siècle, p. 372; — le ministère de Fleury, p. 374; — le Canada de 1715 à 1740, p. 375; — les Antilles, p. 376; — les Indes Orientales, p. 376; — la Marine sous Maurepas, p. 377.

II. *La guerre de la succession d'Autriche.* 380

La crise anglo-espagnole, p. 380; — intervention de la France, p. 382; — insignifiance des opérations dans les mers d'Europe, p. 385; — la défense et le ravitaillement des colonies, p. 387; — le Canada, p. 387; — les Antilles, p. 389; — les Indes, p. 390; — Fin de la guerre, p. 391.

CHAPITRE III. — **La crise décisive : la guerre de Sept Ans.** . 394

I. *La politique et les conflits coloniaux de 1748 à 1755* 394

La France et l'Angleterre dans l'intervalle des deux guerres, p. 394; — Dupleix, p. 395; — les Antilles, p. 400; — le Canada, p. 401; — l'Acadie, p. 402; — le renversement des alliances et la guerre continentale, p. 403.

II. *La guerre de Sept Ans.* 404

La marine anglaise et la marine française, p. 404; — expédition de Minorque, p. 406; — Pitt au ministère; impuissance de la flotte française, p. 407; — la guerre aux colonies : les Indes, p. 410; — le Canada, p. 412; — Choiseul au pouvoir, p. 416; — projet de descente en

Angleterre, p. 417; — désastre de Lagos, p. 418; — désastre des Cardinaux, p. 418; — nouveaux efforts de Choiseul : le pacte de famille, p. 421; — dernières années de la guerre, perte des colonies, p. 422.

III. *Le traité de Paris* 423

CHAPITRE IV. — **Voyages maritimes au XVIII^e siècle : exploration de l'Océan Pacifique** 428

Caractères nouveaux des voyages d'exploration, p. 428; — progrès de la navigation astronomique, p. 432; — organisation des voyages d'exploration, p. 434; — les Voyages : Hollandais, Espagnols, Russes, p. 435; — les Anglais : Dampier, Anson, Wallis, Carteret, p. 437; — les Français : Bougainville, p. 439; — les trois voyages de Cook, p. 440; — les Français : Lapérouse, p. 444; — achèvement de la reconnaissance du Pacifique, p. 446; — entrée du Pacifique dans la vie politique et économique du monde, p. 446.

CHAPITRE V. — **Relèvement de la puissance navale de la France pendant les dernières années du règne de Louis XV et sous Louis XVI.** 449

I. *Les ministres réformateurs* 449

A) Les Choiseul : Choiseul-Stainville (1761-1766) et Praslin (1766-1770), p. 449; — *B*) Bourgeois de Boynes (1771-1774), p. 454; — *C*) Ministère de Sartines (1774-1780), p. 456; — *D*) le maréchal de Castries, p. 459.

II. *La marine du XVIII^e siècle* 463

Apogée de la marine à voiles, p. 463; — la stratégie et la tactique, p. 469; — la marine française à la fin du XVIII^e siècle, p. 471.

CHAPITRE VI. — **La Guerre d'Amérique**. 476

A) *Préliminaires de la lutte*. 476

Louis XVI, Vergennes et la France, p. 476; — la crise anglo-américaine, p. 476; — la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, p. 479; — entrée en ligne de la France, p. 480; — projets des Français : le plan du comte de Broglie, p. 484; — la conduite des opérations; grandes divisions de la guerre, p. 486.

B) *Opérations dans les eaux européennes*. 487

Campagne de 1778 : bataille d'Ouessant, p. 487; — campagne de 1779; coopération de l'Espagne, p. 489; — dernières opérations dans la Manche, p. 494; — opérations contre Gibraltar, p. 496; — affaires de neutralité, p. 498; — la guerre anglo-hollandaise, p. 500.

C) *Opérations en Amérique* 502

L'escadre de d'Estaing. Campagne de 1778 : Newport, p. 502; — la guerre aux Antilles : la Grenade, p. 505; — fin de la campagne de

d'Estaing : Savannah, p. 507; — campagne de 1780 : les trois combats de Guichen, p. 509; — campagne de 1781 : Yorktown, p. 512; — campagne de 1782 : bataille des Saintes ou de la Dominique, p. 515; — répercussions des hostilités sur la navigation et le commerce, p. 520.

D) *Opérations dans la Mer des Indes*. 522

Pierre-André de Suffren Saint-Tropez, p. 523; — combat de la La Praya : le Cap Sauvé, p. 527; — campagne de l'Inde : bataille de Sadras, p. 528; — Provédien, Negapatam, Trinquemalé, p. 530; — — Hivernage à Achem. Campagne de 1783. Bataille de Gondelour, p. 536.

E) *Le traité de Versailles*. 538

CHAPITRE VII. — **L'équilibre maritime et économique à la fin du XVIII^e^ siècle**. 542

Le traité d'Éden, p. 543; — commerce, industrie, marine de l'Angleterre à la fin du XVIII^e^ siècle, p. 546; — situation économique de la France, p. 548; — la marine marchande, p. 550; — les colonies françaises, p. 552; — nouvel élan d'expansion coloniale, p. 556; — la question des colonies espagnoles, p. 559; — menaces de conflit entre 1786 et 1790, p. 562.

LIVRE IV

LA LUTTE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE POUR L'EXISTENCE SUR MER ET LA SUPRÉMATIE DANS LE MONDE : LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE.

CHAPITRE I. — **La Marine de la Révolution**. 567

I. *La Constituante*. 567

La Révolution et la Marine, p. 567; — les désordres des ports, p. 569; — démoralisation et émigration des officiers, p. 573; — organisation maritime de la Constituante, p. 575.

II. *La Convention*. 580

Indiscipline et désorganisation, p. 580; — la Convention et la marine, p. 583; — les représentants en mission; Jean Bon Saint-André, p. 588.

III. *Le Directoire*. 591

Organisation maritime de l'an III, p. 591; — ministère de l'amiral Truguet, p. 594; — persistance des traditions de l'ancien régime, p. 597.

CHAPITRE II. — **L'Europe contre la France**. 601

La Révolution française et l'Europe; la première coalition, p. 601; — opérations en 1792, p. 603; — entrée en ligne de l'Angleterre, p. 605; — commencement de la lutte : l'année 1793, p. 609; — les Anglais à Toulon et en Corse, p. 612; — 1794 : les combats de prairial, p. 616; — la croisière du Grand Hiver et le combat de Groix, p. 620; — la Méditerranée en 1794 et 1795, p. 623; — la guerre de course, p. 626; — les traités de Bâle, p. 630.

CHAPITRE III. — **La France contre l'Angleterre**. 633

A) *Tentatives pour débarquer dans les Iles Britanniques*. 633

L'offensive française, p. 633; — l'expédition d'Irlande, p. 636; — insurrection des flottes anglaises, p. 641; — campagne d'Italie : les Anglais évacuent la Méditerranée, p. 643; — les négociations de Lille, p. 646; — réorganisation de la marine anglaise : Saint-Vincent, p. 648; — les flottes françaises et alliées immobilisées, p. 651; — premier essai de flottille, p. 654; — fin de l'affaire d'Irlande, p. 657.

B) *L'Expédition d'Égypte*. 660

La conception et la préparation, p. 660; — mouvements des escadres, p. 663; — bataille d'Aboukir, p. 665; — suite de la bataille d'Aboukir, p. 670.

C) *La seconde coalition*. 672

Soulèvement général contre la France, p. 672; — la campagne de Brune, p. 675; — Bonaparte consul : revers de la coalition, p. 677; dernières tentatives pour secourir l'Égypte, 678; — seconde ligue de neutralité armée, bataille de Copenhague, p. 682; — seconde tentative de flottille, p. 685; — situation économique et morale de l'Angleterre, p. 690; — la paix d'Amiens, p. 693.

CHAPITRE IV. — **La Révolution et la puissance coloniale de la France**. 695

I. *La Constituante : Tentatives de réforme coloniale*. 695

Les idées coloniales et les projets de réformes, p. 695; — la Révolution aux Colonies, p. 701.

II. *La Convention : Décomposition de notre puissance coloniale*. . 705

La Convention et les colonies, p. 705; — les colonies pendant la guerre, p. 708.

III. *Le Directoire et le Consulat : efforts pour reconstituer notre puissance coloniale*. 713

Visées coloniales du Directoire et du Consulat, p. 713; — soumission des colonies, p. 717; — perte de Saint-Domingue, p. 718.

CHAPITRE V. — **Le duel de Napoléon et de l'Angleterre : la lutte pour l'empire de la mer**. 722

I. *Reprise des hostilités*. 722

Fragilité de la paix d'Amiens, p. 722; — résurrection de l'activité maritime et coloniale de la France, p. 725; — préliminaires de la guerre. Nouvelle rupture, p. 728.

II. *Les projets de débarquement et la campagne de 1805*. 732

État de la marine française, p. 732; — la marine anglaise, p. 735; — la flottille de Boulogne, p. 736; — premier projet d'action des escadres, p. 744; — complications diplomatiques. Fluctuations de l'Empereur, p. 747; — le plan du 2 mars 1805, p. 751; — la campagne de 1805, p. 755; — Villeneuve à Cadix : Échec définitif de la concentration française. Abandon du projet de débarquement, p. 760.

III. *Trafalgar*. 767

Le blocus de Cadix, p. 767; — les flottes en présence : Nelson et Villeneuve, p. 771; — bataille de Trafalgar, p. 775; — suites de la bataille, p. 781.

CHAPITRE VI. — **Le duel de Napoléon et de l'Angleterre : la Mer contre la Terre**. 786

La guerre continue, p. 786.

I. *La marine impériale*. 791

Décrés, p. 792; — Travaux et constructions, p. 794; — les équipages de haut bord, p. 795; — le commandement et les écoles navales, p. 797.

II. *La France chassée des océans*. 800

Dernières opérations dans les eaux européennes; les flottes françaises bloquées, p. 800; — impuissance des Anglais contre les côtes du continent, p. 804; — la guerre hors d'Europe : les Antilles et l'Afrique, p. 807; — l'Amérique du Sud, p. 809; — les Indes, p. 814; — les Mascareignes et l'Insulinde, p. 817.

III. *La guerre de course*. 821

Les divisions navales, p. 822; — croiseurs et corsaires, p. 824; — effets sur la circulation et le trafic, p. 825.

IV. *La guerre au commerce et à l'industrie : le Blocus Continental*. 827

Le blocus anglais, p. 827; — les décrets de Berlin et de Milan, p. 829; — le régime du blocus, p. 832; — l'application du blocus, p. 834; — effets du blocus sur le Royaume-Uni, p. 837; — la France pendant le blocus, p. 842; — nécessité de la guerre offensive : nouveaux projets de l'Empereur, p. 845.

V. *Répercussions de la guerre maritime sur la politique et la guerre générales*. 847

L'Angleterre et les neutres, p. 847; — la guerre anglo-américaine, p. 852; — la France et les neutres : la Guerre d'Espagne, p. 855; — commencement du soulèvement de l'Europe, p. 858.

VI. — *La Crise finale*. 862

La guerre de Russie et la sixième coalition, p. 862; — l'action de l'Angleterre en 1813 et 1814, p. 865; — l'Angleterre banquier et chef de la coalition, p. 867.

CHAPITRE VII. — **L'Angleterre maîtresse des Mers et du Commerce**. 871

L'Angleterre victorieuse, arbitre de l'Europe, p. 871; — la Russie tenue en échec, p. 873; — l'équilibre continental, p. 877; — suprématie coloniale et commerciale de l'Angleterre, p. 882; — l'Angleterre maîtresse du marché universel, par la liberté, p. 886; — liquidation définitive des questions américaines, p. 888; — la grandeur de l'Angleterre garantie par sa force, p. 893; — la France se résigne à sa défaite, p. 894; — Perspectives d'un avenir nouveau, p. 898.

CROQUIS ET PLANS

I. Le *Henri Grâce à Dieu* (d'après Holbein). 121
II. La *Couronne* (d'après une gravure du temps). 157
III. *Bataille de Béziers ou Beachy-Head*. 260
IV. *Bataille de Barfleur ou de La Hougue*. 276
V. Le *Soleil Royal* et le *Royal Louis*. 465
VI. *Bataille de la Dominique ou des Saintes*. 519
VII. *Bataille d'Aboukir* (d'après la Jonquière). 667
VIII. *Bataille de Trafalgar* (d'après Desbrières). 777

SUPPLÉMENT

Résumés chronologiques d'histoire maritime contemporaine.

Tableau I. — La marine française au XIXe siècle.
» II. — La Guerre de Crimée.
» III. — La Guerre de Sécession.
» IV. — La Guerre du Tonkin.
» V. — La Guerre Sino-Japonaise.
» VI. — La Guerre Hispano-Américaine.
» VII. — La Guerre Russo-Japonaise.

	TECHNIQUE ET MATÉRIEL DE LA MARINE	VIE ÉCONOMIQUE ET MARINE DE COMMERCE	POLITIQUE NAVALE DE LA FRANCE	ADMINISTRATION ET ORGANISATION DE LA MARINE	PROGRÈS DE LA COLONISATION FRANÇAISE	PRINCIPALES OPÉRATIONS NAVALES
Restauration	La navigation à vapeur, dont le caractère pratique a été démontré par les essais du *Clermont* de Fulton, en 1807, fait de grands progrès en Amérique et en Europe. A partir de 1820, quelques vapeurs, avisos et remorqueurs, commencent à figurer dans les flottes. Mais **la marine de cette période reste une marine à voiles.**	L'activité de la France pendant cette période est essentiellement **agricole**; le protectionnisme arrête le développement du commerce, qui n'atteint le chiffre de 1.125 millions qu'en 1827; il y a, en 1828, 2.297 navires français, 25.000 anglais, 14.000 américains.	Le gouvernement de la Restauration, pacifique et dominé par les intérêts continentaux, néglige la marine. Soutenu par les négociants des ports, qui en ont besoin, **Portal** la sauve, en faisant adopter, en 1818, le principe du **budget normal**, de 65 millions, qui permet l'entretien de 40 vaisseaux et 50 frégates.	**Réaction de 1815 :** Mises en demi-solde, suppression systématique des Institutions de l'Empire (Préfectures Maritimes, Écoles de marine, etc...), auxquelles on revient après Portal. Création du **Conseil d'Amirauté** (1824), des **équipages de ligne**, de l'**École navale flottante** (1827), remplaçant le **Collège d'Angoulême.** Rétablissement des Préfectures maritimes (1827).	Zèle impuissant de la Restauration pour les colonies : Affaires des **reprises de possession**, contestations relatives à **Madagascar**, etc... Tentatives infructueuses à la **Guyane**, au **Sénégal**, à **Madagascar.** L'**Expédition d'Alger** (1830) marque le début d'une ère nouvelle.	**Guerre d'Espagne** (1823) : Blocus de Cadix et prise du fort de **Santi-Pietri.** **Guerre de l'indépendance hellénique** 1825-1831 Bataille de **Navarin** (20 octobre 1827); expédition de Morée; dévouement de l'enseigne **Bisson.** **Expédition d'Alger** (1830) Transport de 30 000 hommes par la flotte de l'amiral **Duperré.** **Expéditions coloniales** : Madagascar, etc. **Voyages d'exploration** : Duperrey, Freycinet, etc.
Monarchie de Juillet	Triomphe de la navigation à vapeur : premiers voyages transatlantiques (1838). L'application de **l'hélice** à la navigation (**Sauvage**, 1832, **Smith** et **Ericson**, 1839) permet de construire des **navires de guerre à vapeur.** Le *Napoléon* de **Normand** (1841). On commence à vouloir une marine de guerre à vapeur : **le prince de Joinville**, l'amiral **Labrousse.** Les **canons obusiers** et le général **Paixhans** (1821). Études de la **Commission de Gâvres.** La nécessité de **protéger les navires** est démontrée.	Relèvement de l'activité industrielle par suite de la généralisation de l'emploi des **machines** et de la **vapeur**; développement de la circulation intérieure : routes, canaux, chemins de fer; développement des échanges : le commerce général s'élève à 2.339 millions en 1847. La marine reste stationnaire, sauf dans la Méditerranée (paquebots à vapeur du Levant).	La Monarchie de Juillet, croyant pouvoir compter sur **l'amitié de l'Angleterre**, ne veut qu'une marine modeste. Mais la **crise de 1840** montre le danger à la nation; l'affaire des **mariages espagnols**, celle du **droit de visite**, l'aventure **Pritchard** accélèrent la ruine de **l'entente cordiale** : Formule de Thiers : *la France doit être capable de rallier autour d'elle les puissances navales secondaires.* L'amiral **de Mackau** fait voter la **loi des 93 millions** ordonnant la création d'une **flotte à vapeur** de 10 frégates, 40 corvettes, 30 avisos.	Progrès continus de l'administration maritime; loi de 1834 sur **l'état des officiers**; Ordonnance du 14 juin 1846 sur **l'organisation des ports**, etc... A partir de 1840, l'instruction professionnelle et la préparation à la guerre sont l'objet de grands efforts : création des premières **écoles**; l'**escadre d'évolutions** permanente. L'œuvre de l'amiral **Lalande.**	Après une abdication momentanée, l'œuvre coloniale est reprise avec ardeur : les marins et les commerçants; la **politique des points d'appui.** L'œuvre des **Missions.** Création des établissements du **Gabon** (1839), du **Canal de Mozambique**, de **Madagascar**; colonisation de l'**Océanie** : **Tahiti** (1842-44). Échecs à la **Nouvelle-Zélande** et à la **Nouvelle-Calédonie.** La grande œuvre de cette époque est la **Conquête de l'Algérie**, décidée en 1834; échec du système de **l'occupation restreinte**; triomphe des partisans de **l'occupation étendue**; lutte contre **Abd-el-Kader**; commencements du peuplement par les Français.	**Contre-coups de la Révolution de 1830** : Affaires d'Italie et de Belgique; Affaires de Portugal : l'amiral **Roussin** force les passes du **Tage** (11 juillet 1831). Affaires du **Mexique** : l'amiral **Baudin** prend **Saint Jean d'Ulloa** (28 novembre 1839). Conflit avec l'**Argentine** (1838-1852). Affaires de **Martin Garcia** et d'**Obligado.** Guerre du **Maroc** : Bombardement de **Mogador** par le **prince de Joinville** (16 août 1844). Expéditions lointaines : **Dumont d'Urville**, **Dupetit-Thouars**, etc.
Second Empire	**Dupuy de Lôme** donne enfin la solution du problème du vaisseau de combat rapide : essais du *Napoléon* (1850) : — puis celle du problème du bâtiment capable de résister au tir de l'artillerie moderne, dont **Sinope** et **Sébastopol** ont démontré la puissance : — les **batteries flottantes** de 1855 ne sont pas encore des navires, — mais la *Gloire* de 1859 donne toute satisfaction. Des expériences répétées (guerre de Sécession, etc...) montrent que, malgré les progrès de l'artillerie, la cuirasse assure une protection efficace. Apparition d'armes nouvelles : **l'éperon.** Farragut à Mobile. Tegethoff à Lissa. La **torpille** : Guerre de Crimée, Guerre de Sécession, Guerre du Paraguay.	Progrès énormes de l'industrie et du commerce. Triomphe du **libre échange** : le traité de commerce du 23 janvier 1860. Le Commerce général de la France passe de 2.615 millions, en 1851, à 8 126 millions, en 1866. Léger relèvement de la marine marchande : elle passe de 634 000 tonneaux en 1846 à 996.000 en 1860. Mais l'Angleterre a plus de 6 millions de tonneaux; 45 0/0 seulement de nos échanges se font sous notre pavillon. Fondation des grandes **Compagnies de Navigation.** Importance de la Méditerranée. Le **Canal de Suez** (1869).	Le Second Empire favorable à la marine. **Ducos. Hamelin. Chasseloup-Laubat.** Les crédits passent de 100 millions à 226 (1854), 219 (1862), 189 (1869). Le **programme** de 1850 (40 vaisseaux, 50 frégates, 125 navires inférieurs, 108 vapeurs) est tout de suite insuffisant. **A partir du 1er janvier 1857, il n'y aura plus un seul navire de guerre à voiles.** **Programme de 1858 : Flotte de transition et flotte rapide** (40 vaisseaux, 20 frégates, 90 corvettes et avisos). **Programme de 1860 : Flotte de combat** (40 frégates et 20 corvettes cuirassées); **Flotte légère** (90 frégates et corvettes à vapeur); 125 navires de flottille; **Flotte de transport** de 75 navires; **Flotte de siège et de défense des côtes** (30 gardes-côtes et batteries flottantes). Au 1er janvier, nous avons 43 bâtiments cuirassés construits, 18 en construction. **Nous sommes en état de tenir tête à l'Angleterre.**	**Transformation complète de l'organisation maritime**, rendue nécessaire par les nouvelles conditions du développement économique et militaire. Création de la **réserve** et des **ateliers centraux** (1863); — réforme de **l'Inscription Maritime** (25 juin 1861); — adoption du système des **spécialités** (8 juin 1856); — généralisation de l'instruction par les écoles; — formation de la **maistrance** permanente (27 décembre 1851); — création du corps des **officiers mécaniciens** (1861); — l'accès de l'épaulette rendu possible aux officiers mariniers.	Liquidation de l'ancien **Système Colonial**, **abolition de l'esclavage** dans les colonies françaises (27 avril 1848); **suppression du Pacte Colonial** (3 juillet 1861). L'Algérie n'est pas une colonie proprement dite : on veut successivement en faire une terre de peuplement français (République de 1848), puis un **royaume arabe**, à gouvernement militaire (Voyage de l'Empereur en 1860); il y a 270.000 Européens en 1870. L'**expansion coloniale** proprement dite : M. de **Chasseloup Laubat. Faidherbe** au Sénégal : la conquête du Haut Fleuve. — Lastelle, Lambert et Laborde à **Madagascar**. La révolution de 1862 arrête tout. — Commencement de l'**Indo Chine** Française : conquête de la **Cochinchine** (1857-1867); — protectorat du **Cambodge** (1863); — exploration du Mékong par **Doudart de Lagrée.** — La **Nouvelle-Calédonie** et la colonisation pénale. L'empire colonial de la France s'étend en 1848 sur 70.000 kmqs (700.000 habitants), en 1870 sur 1 million de kmqs (5 **millions** d'habitants).	**Opérations** sur les côtes des **Deux-Siciles** (1848) et de l'**État Romain** (1849-50). **Bombardement de Salé** par l'amiral **Dubourdieu** (1850). **Guerre de Crimée** (1853-56), voir Tableau II. **Expédition de Chine** (1857-59). **Conquête de la Cochinchine** (1857-67). **Opérations contre les Taï-Ping** : l'amiral **Protet** à **Shang-Haï** (1860). **Guerre d'Italie** (1859). Occupation de l'île de Lossini, préparatifs du siège de Venise. **Expédition de Syrie** (1860-61). **Guerre du Mexique** (1861-67). **Affaires du Japon. Kagoshima** (1863) et **Shimonosêki** (1864). **Conflit avec la Corée** (1866) : l'amiral **Roze** à **Kang-Hoa.** **Guerre de 1870** : Services rendus par la marine, importance du blocus des côtes allemandes. Le *Bouvet* et le *Météor* à la **Havane** (9 décembre 1870).
Troisième République	**Progrès de la construction** : Bâtiments en fer, construction composite, bâtiments en acier. **Les appareils moteurs** : **Machines** compound, à triple, à quadruple expansion, turbines; — **Chaudières** locomotives, à tubes d'eau; — chauffe au pétrole; moteurs tonnants. **La cuirasse et le canon** : Perfectionnement de l'artillerie : canons rayés, canons se chargeant par la culasse, canons frettés, en fil d'acier, en acier; poudres lentes; explosifs brisants; projectiles de rupture, projectiles coiffés, projectiles à grande capacité d'explosif. **Augmentation** de l'épaisseur des cuirasses jusqu'à 630 m/m, [*Inflexible* 1883] Aciers Compound, au nickel, harveyé. On commence par diminuer l'étendue de la cuirasse pour augmenter son épaisseur. Puis l'expérience des guerres (Guerre chilo-péruvienne 1879, Guerre sino-japonaise, Guerre hispano-américaine) ayant montré l'importance des effets de l'artillerie sur le personnel, et aussi celle de la **stabilité de combat**, on augmente la hauteur du caisson blindé et on le surmonte d'une cuirasse mince. Le type *Dreadnought* (1906) *one calibre ship, all big guns, all fire round.* Les **croiseurs** : le croiseur cuirassé (*Dupuy de Lôme*, 1891). Évolution vers le **croiseur de bataille** (*Indomitable*, 1909). Les **armes nouvelles** : la **torpille.** Les **torpilleurs** : Thornycroft (1871-79). La **torpille portée** : Guerre turco-russe, guerre du Tonkin. La **torpille automobile** : Whitehead. Guerres civiles du Chili et du Brésil; Guerre du Japon contre la Chine et la Russie. Les **mines sous-marines** : Guerre russo-japonaise. Les **sous-marins** : l'amiral Bourgois et le *Plongeur* (1864). Gustave Zédé et le *Gymnote* (1880-84); les essais du *Gustave Zédé* (1898-1900). L'Angleterre adopte les sous-marins (1901). **L'aviation** et la marine.	Le grand mouvement économique et industriel de la fin du XIXe siècle s'étend à la France, mais elle n'en profite pas autant que les autres puissances, par suite : 1° de sa situation politique, diminuée par ses défaites de 1870; — 2° de sa population relativement faible; — 3° de la cherté de sa main-d'œuvre; — 4° de sa pauvreté en matières premières nécessaires à l'industrie (charbon). Elle se détache peu à peu du libre échange, remplace le régime des traités de commerce par celui des deux tarifs (maximum et minimum) en 1882, et revient même au protectionnisme, dans l'intérêt de l'agriculture, en 1896. Son commerce extérieur ne s'élève en 1913 qu'à 15 milliards (Angleterre 35 milliards, Allemagne 25), presque tout son accroissement depuis 1870 a été dû au développement des colonies. La marine marchande, en dépit des subventions et des encouragements, reste stationnaire : 1.500.000 tonneaux en 1912 contre 12 millions à l'Angleterre, 3.100.000 à l'Allemagne.	**La marine se sacrifie sur l'autel de la Patrie** (Al Pothuau) : les crédits sont réduits, le programme de 1872 prévoit seulement le renouvellement d'une flotte de 28 cuirassés. L'efficacité militaire de la flotte diminue : maux dénoncés par le **rapport Lamy** de 1878. Remèdes proposés pour relever notre puissance navale sans augmenter les dépenses : ministères du commandant **Gougeard** et de l'amiral **Aube.** La France a encore, en 1885, 425.000 tonnes de cuirassés contre 437.000 à l'Angleterre; son budget de la marine s'élève à 200 millions, celui du Royaume-Uni à 288. Mais alors commence la période des **grands armements navals** qui débute par le vote du **Naval Defence Act** de 1889. Le budget de la marine anglaise s'élève à 350 millions en 1890, à 738 en 1900, à 1.255 en 1914. Celui de la nôtre reste stationnaire : 203 millions en 1890, 313 en 1900. La marine n'est plus en état de répondre aux exigences de notre politique, comme le montre la **crise de 1898.** A partir de 1900, la nécessité de répondre aux armements allemands provoque une réaction : vote des programmes de 1900 et 1910. Le budget de 1913 atteint 585 millions.	Tendance à la spécialisation de plus en plus grande de la marine dans son rôle militaire : séparation de la marine et des colonies (1894), de la marine de guerre et de la marine de commerce (1913). Transformations nécessaires dans l'organisation administrative et militaire : modifications dans le régime de l'Inscription Maritime (1896-1913); — place de plus en plus grande faite dans les équipages aux éléments permanents; — systématisation méthodique de l'instruction des hommes et des officiers; — mise sur le pied de guerre perpétuel de la plus grande partie de nos forces navales par la suppression graduelle de la position de réserve.	Abandon de la politique coloniale après 1870 : **la France se recueille.** Mais **Gambetta** et **Ferry** veulent refaire d'elle une des grandes puissances du monde, et refusant de **se laisser hypnotiser par la trouée des Vosges**, la lancent dans la voie de **l'expansion coloniale.** L'œuvre, ébauchée de 1880 à 1885, subit un temps d'arrêt après la chute de Ferry, mais, dès 1895, les résultats essentiels sont atteints. Les possessions coloniales sont devenues un des principaux éléments de l'équilibre du monde, économique et politique. Les accords de 1898 et de 1904 ont mis fin à l'antagonisme de la France et de l'Angleterre. **Afrique** : l'établissement du **protectorat français en Tunisie** est un fait accompli dès 1881; au **Maroc**, après l'échec du système de la **pénétration pacifique**, et en présence de l'impossibilité de faire durer le régime établi par l'**Acte d'Algésiras** (8 juillet 1906), il faut bien se décider à une intervention; l'accord franco-allemand du 4 novembre 1911 permet enfin l'établissement du **protectorat** (30 mars 1912). Le Sénégal, devenu **l'Afrique Occidentale Française**, et **l'Afrique Équatoriale**, création de **Brazza** (1880-1895), ne cessent de s'étendre, et, après la destruction des empires noirs d'**Ahmadou** (1890-91), de **Behanzin** (1890-94), de **Samory** (1892-98), de **Rabah** (1899), finissent par se réunir, englobant un quart du continent. A **Madagascar**, les deux guerres de 1883-85 et de 1895 aboutissent à l'établissement du **protectorat** (18 janvier 1896), puis à l'**annexion** par la France (30 juillet 1896). En **Extrême-Orient**, la guerre du Tonkin nous vaut le protectorat de **l'Annam** et du **Tonkin**, que complètent l'occupation du **Laos** (1893), et la rétrocession par le Siam au **Cambodge** de ses anciennes provinces. Les colonies d'Océanie, malgré la suppression de la colonisation pénale à la **Nouvelle-Calédonie**, n'arrivent à prendre aucune importance. Chiffre d'affaires de nos colonies en 1913 : 3.245 millions. Population : 45 millions d'habitants. Superficie : 12 millions de kilomètres carrés.	**Expédition de Tunisie** : Bombardement et prise de **Sfax** par l'amiral **Garnault** (16 juillet 1881). **Guerre du Tonkin** : voir Tableau IV. **Expéditions de Madagascar** de 1883-85 et 1895. **Guerre du Dahomey** (1890-94). **Conflit avec le Siam** : Affaire de Paknam (13 juillet 1893). **Affaires de Crète** (1898-1900). **Intervention en Chine** (1900) : le Siège des Légations la colonne Seymour. **Guerre du Maroc** : Casablanca (24 juillet - 5 août 1908).

Origines de la guerre de Crimée

- Ambitions et progrès continus de la Russie en Orient : Traités de **Kaïnardji** (1774), **Jassy** (1792), **Akermann** (1812), **Andrinople** (1829), **Unkiar-Skelessy** (1833), **Convention des Détroits** (1841).
- Conversation du czar **Nicolas Ier** avec lord **Hamilton Seymour** (janvier 1853) : imminence de l'ouverture de la succession de **l'homme malade.**
- L'Angleterre, intéressée au maintien de la liberté de la Méditerranée et à **l'intégrité de l'Empire Ottoman**, s'alarme : Action de lord **Stratford de Redcliffe** à Constantinople.
- La Question des **Lieux Saints** et la France (1850 1853).
- Ambassade du prince **Menchikoff** à Constantinople : ultimatum du 5 mai 1853 : la Turquie doit reconnaître le protectorat russe sur les chrétiens orthodoxes de l'Empire ottoman.
- La Turquie refuse (21 mai 1853).

	ÉVÉNEMENTS POLITIQUES ET DIPLOMATIQUES	OPÉRATIONS EN ORIENT		BALTIQUE	MERS LOINTAINES
		SUR MER	SUR TERRE		
1853	Tentatives de conciliation par la médiation de l'Europe : les **conférences de Vienne** échouent (juillet). La Russie refuse de souscrire au protocole présenté par la Turquie et d'évacuer les Principautés (20 octobre). La Turquie déclare la guerre à la Russie (4 novembre).	Les escadres françaises et anglaises se concentrent à Salamine (juin ; — elles franchissent les Dardanelles (22 29 septembre) ; — elles vont mouiller à **Beikos**, prêtes à couvrir Constantinople (18 novembre). La flotte russe de l'amiral **Nakhimoff** anéantit l'escadre turque à la bataille de **Sinope** (27 novembre).	L'armée russe de **Paskiewitch** franchit le **Pruth** et occupe les **Principautés** de Moldavie et de Valachie (juillet-septembre 1853).		
1854	Ultimatum Franco-Anglais à la Russie (27 février) ; la France et l'Angleterre concluent une alliance avec la Turquie (12 mars), et **déclarent la guerre** à la Russie, le 27 mars.	La flotte alliée entre dans la Mer Noire (3 janvier) ; l'amiral Nakhimoff se retire à **Sébastopol** pour n'en plus sortir. Une croisière sur les côtes russes (17 avril-20 mai) n'a d'autre résultat que l'insignifiant bombardement d'**Odessa** (22 avril) et l'évacuation des forts de **Circassie** par les Russes. Occupation d'**Athènes** par les alliés.	Paskiewitch franchit le Danube et vient assiéger **Silistrie** (avril) ; — l'armée franco-anglaise se concentre à **Gallipoli** (avril) : — elle est transportée par mer à **Varna** ; — les Russes lèvent le siège de Silistrie (25 juin) : — désastreuse expédition de la division **Canrobert** dans la **Dobroudja**, le choléra à Varna (juillet).	L'amiral **Napier**, puis l'amiral Napier et l'amiral **Parseval-Deschênes** vont reconnaître les ouvrages de **Cronstadt** : il est impossible de les attaquer (mai-juin).	
	L'Autriche somme, le 2 juin, la Russie d'évacuer les Principautés, mais refuse de s'engager plus avant ; le **protocole** du 9 août décide la neutralisation des Principautés, qui sont occupées par les troupes autrichiennes.	En présence de l'impossibilité d'agir sur le Danube, les Anglais font décider une expédition en **Crimée**, pour détruire **Sébastopol**, base de la puissance navale russe sur la Mer Noire ; le 5 septembre, 356 navires, dont 89 bâtiments de guerre, sous le commandement des amiraux **Dundas** et **Hamelin**, appareillent de Varna, portant les 60.000 hommes de lord **Raglan** et du maréchal de **Saint-Arnaud**, on débarque le 14 à **Old Port**, et, le 20, on bat l'armée russe à l'**Alma**. Mais, le 22, les Russes obstruent les passes de Sébastopol en y coulant 5 vaisseaux et 2 frégates ; on doit renoncer à attaquer la place par le Nord, et passer sur le plateau de **Chersonèse**, où l'on s'installe le 26. Mais Sébastopol a été admirablement fortifié par le colonel **Todleben**, et une attaque générale, tentée le 17 octobre, échoue complètement : l'artillerie de siège est impuissante à lutter contre les canons débarqués des vaisseaux russes, et les flottes alliées sont impuissantes contre les forts maçonnés du front de mer. Il faut prendre la décision d'**hiverner en Crimée** (7 novembre).		L'amiral **Napier** et l'amiral **Parseval-Deschênes** débarquent dans les **Iles d'Aland** le corps d'armée du général **Baraguey d'Hilliers**, qui prend et détruit la forteresse de **Bomarsund** (5-15 août). L'approche de l'hiver le contraint à se retirer (2 septembre).	Les capitaines **Ommaney** et **Gilbert** détruisent les ouvrages russes de la Mer Blanche. Les contre-amiraux **Price** et **Fourichon** attaquent **Petropawlosk** (Kamchatka). Suicide de l'amiral anglais. Débarquement repoussé et retraite des alliés (28 août-7 septembre).
		Les flottes alliées ont à assurer le ravitaillement en Crimée de 150.000 hommes. Elles y parviennent, après avoir organisé les ports de **Balaclava**, **Kamiesh** et la **Katcha**, mais au prix d'efforts sérieux et de pertes cruelles. **Tempête du 14 novembre.** Naufrage de la *Sémillante* (16 février).	Les travaux du siège avancent lentement, entravés par les incursions constantes de l'armée russe du général **Liprandi**. Batailles de **Balaclava** (25 octobre), **Inkermann** (6 novembre), **Eupatoria** (15 février).		
1855	La **Sardaigne** se joint à la France et à l'Angleterre (26 janvier).		Le 13 février, les Anglais abandonnent aux Français le soin de l'attaque principale, contre la **Tour Malakoff.** Le général **Canrobert** pousse avec activité les travaux du siège. Mais une nouvelle attaque générale est encore repoussée (24 avril). Canrobert, qui ne peut obtenir l'autorisation d'agir à sa guise contre l'armée russe de l'intérieur (une première expédition dans la Mer d'Azoff est décommandée le 2 mai), se démet du commandement en chef (16 mai).		Les amiraux **Fourichon** et **Bruce** occupent sans résistance **Petropawlosk**, que les Russes ont abandonnée (15 avril).
	L'**Autriche**, dont l'entrée en ligne est entravée par l'action de la **Prusse**, qui s'oppose à la mobilisation du corps germanique, a signé avec les alliés le protocole du 28 décembre 1854, limitant les conditions qui seront imposées à la Russie ; elle propose sa médiation à la Russie, mais encore une fois les **conférences de Vienne** (mars) échouent. Mort du czar **Nicolas Ier** (2 mars) et avènement d'**Alexandre II**.	Les amiraux **Lyons** et **Bruat**, avec 55 bâtiments à vapeur, pénètrent dans la **Mer d'Azoff** et détruisent les lignes de ravitaillement de l'ennemi (mai-juin). L'armée russe de Crimée est menacée de la famine.	Le général **Pélissier** emporte les ouvrages avancés (**Mamelon Blanc**, 7 juin), mais un troisième assaut est repoussé (14 juin). Un dernier effort de l'armée russe de l'intérieur est arrêté par les combats de **Traktir** et de la **Tchernaïa** (18 août). L'assaut général du 8 septembre aboutit à la **prise de la Tour Malakoff. Les troupes russes évacuent Sébastopol** le 9 septembre.	Les amiraux **Dundas** et **Penaud** font une nouvelle reconnaissance sur **Cronstadt**. Ils bombardent la forteresse de **Svéaborg**, en avant d'**Helsingfors** (9-11 août).	
	La prise de Sébastopol, et les progrès de l'action diplomatique de l'Angleterre en **Suède** modifient les dispositions de la Russie. La France veut la fin de la guerre, dont la prolongation lui est trop onéreuse. L'Autriche, qui la veut aussi, pour maintenir l'équilibre, adresse **un ultimatum** à la Russie (novembre).	La forteresse de **Kinburn**, qui défend l'entrée du **liman du Dniepr** est réduite par les **batteries flottantes cuirassées** des Français (16-17 octobre). Les russes évacuent **Otchakof** le lendemain. **Nikholaïef** et **Kherson** sont sans défense, l'armée russe de Crimée presque coupée de son pays.		Les Anglais préparent l'attaque de **Cronstadt** pour 1856.	

Le czar, à qui la prise de **Kars**, en Asie Mineure, par les Russes (25 novembre 1855), permet de traiter en ménageant l'amour-propre national, accepte la médiation autrichienne (16 janvier).
Préliminaires de Vienne (1er février). Congrès et **Traité de Paris** (25 février-30 mars).

Principales stipulations du **Traité de Paris** :
1° La Russie renonce à revendiquer le **Protectorat des chrétiens orthodoxes** dans l'Empire Ottoman ;
2° La Russie renonce à la tutelle qu'elle exerçait depuis 1812 sur les **Principautés** de Moldavie et de Valachie ;
3° La Russie rétrocède à la Turquie (aux Principautés) une portion de la **Bessarabie** ;
4° Le **Bosphore** et les **Dardanelles** demeurent interdits aux flottes de guerre de toutes les nations ;
5° **Liberté de la navigation du Danube**, sous le contrôle d'une commission internationale ;
6° **Neutralisation de la Mer Noire** : limitation des forces navales de la Russie et de la Turquie dans cette mer ; **démantèlement de Sébastopol** (clause abrogée par la **Convention de Londres** du 13 mars 1871).

Le sultan promet d'introduire des réformes dans l'administration de son empire (**Hatti-Houmayoun** de février 1856).

Avant de se séparer, les délégués des puissances représentées au Congrès de Paris arrêtent les termes de la **Déclaration** concernant le Droit des gens en matière de guerre maritime :
1° *En temps de guerre, le commerce est libre pour les neutres de port en port et sur les côtes des nations belligérantes ;*
2° *La marchandise ennemie est libre sous pavillon neutre, la marchandise neutre sous pavillon ennemi,* **excepté la contrebande de guerre** ;
3° *Tout blocus pour être valable doit être effectif ;*
4° *Les nations contractantes ne délivreront plus de lettres de marque aux particuliers* (**abolition de la course**).

Origines de la guerre de Sécession

Dès la formation de l'Union, il y a opposition entre le caractère des États du Nord, peuplés par des ouvriers et des cultivateurs petits propriétaires, aux sentiments d'égalité très ardents, et celui des États du Sud, dominés par une aristocratie de **planteurs** très attachés à leurs privilèges économiques et sociaux.
Cette divergence est accrue : 1° par le désaccord sur les **questions économiques et douanières**, le Nord voulant le **protectionnisme** pour développer ses industries, et le Sud ayant besoin du **libre-échange**, qui lui permet de s'enrichir par la vente du **coton** et de se procurer à bon marché les produits manufacturés de l'Europe ;
2° par le problème de l'**esclavage des noirs** que les gens du Nord veulent abolir comme contraire à la religion et à l'humanité, et que les gens du Sud proclament indispensable à leur prospérité et à leur sécurité.
L'affluence des émigrants européens, qui se portent surtout dans le Nord, assurant fatalement à cette partie de l'Union la majorité dans le corps électoral, le Sud s'attache passionnément au **parti démocratique** qui soutient la doctrine des **Droits des États**, contre le parti **républicain**, partisan du développement de l'**unité** et du lien **fédéral**.
Dès 1835, la **Déclaration de nullification** de la Caroline du Sud montre que le conflit est ouvert : on ne maintient désormais la **bonne entente** qu'à force de **compromis**.
Mais les progrès du parti républicain amènent l'élection à la présidence, le 6 novembre 1860, d'**Abraham Lincoln**, par 180 voix contre 123 (1.900.000 électeurs du 1[er] degré seulement, sur 5.700.000).
La **Caroline du Sud** proclame sa **Sécession** le 20 décembre 1860 ; elle est imitée par l'**Alabama**, la **Louisiane**, la **Floride**, la **Géorgie**, le **Mississipi**, le **Texas**, la **Virginie**, la **Caroline du Nord**, l'**Arkansas**, le **Tennessee**, le **Kentucky**, le **Missouri**. Leurs délégués, réunis à **Montgomery**, proclament, le 9 février 1861, la formation d'une **Confédération** séparée, avec **Jefferson Davis** comme président.
Lincoln prend possession de la présidence le 4 mars. Les premiers coups de canon sont tirés par les Confédérés contre le **fort Sumter** à **Charleston** le 12 avril.

	ÉVÉNEMENTS POLITIQUES ET DIPLOMATIQUES	OPÉRATIONS DANS L'EST DES ÉTATS-UNIS		OPÉRATIONS DANS L'OUEST DES ÉTATS-UNIS		OPÉRATIONS DANS LES MERS EXTÉRIEURES
		OPÉRATIONS NAVALES	OPÉRATIONS SUR TERRE	OPÉRATIONS SUR TERRE	OPÉRATIONS SUR LES FLEUVES	
1861	Les puissances européennes se montrent en général favorables aux Confédérés : l'Angleterre (13 mars), puis la France (11 juin) leur reconnaissent la qualité de belligérants, par une **déclaration officielle de neutralité**. En novembre 1861, l'arrestation sur le paquebot anglais *Trent* de diplomates confédérés par le capitaine Wilkes, provoque un conflit avec l'Angleterre qui n'est apaisé, en janvier, que par des excuses formelles du gouvernement de Washington : on a cru à la guerre. La France, l'Angleterre et l'Espagne interviennent au Mexique (octobre 1861).	La flotte du Nord ne se compose, au début de l'année, que de **40 navires** ; on achète et on commande en hâte de quoi former des escadres. Le 19 avril 1861, le président Lincoln proclame le **blocus des Côtes du Sud** ; mais on n'est pas encore en état de le rendre effectif ; une tentative pour fermer le port de **Charleston** en coulant des navires maçonnés dans les passes (*la flotte de pierre*) échoue complètement (décembre). La destruction de l'arsenal de **Norfolk** (10 mars) a enlevé aux Confédérés tous les éléments possibles de leur flotte ; l'état de leur industrie ne leur permet pas d'en créer une ; mais **Maury** organise le **Submarine battery service** et couvre leurs côtes de **torpilles** qui, jusqu'à la fin de la guerre, causeront la perte de nombreux navires fédéraux.	Le général **Mac-Dowell** en marche sur **Richmond**, capitale des confédérés, est complètement battu au **Bulls Run** (21 juillet). Le général **Mac-Clellan** réorganise l'armée du Nord, et la place, de manière à couvrir **Washington**, sur la ligne du **Potomac**.	Les Fédéraux réussissent à conserver la majeure partie des territoires du Missouri et du Kentucky.	Les Fédéraux créent une flottille sur le Mississipi et l'Ohio, et occupent les positions de **Saint-Louis** (avril) et de **Cairo** (septembre), qui leur assurent le libre usage de ces rivières.	Apparition des premiers croiseurs confédérés dans l'Atlantique. Le capitaine **Bulloch** est envoyé en Europe pour acheter des navires et constituer une marine pour le Sud.
1862	Les **élections** de juillet 1862 donnent aux partisans de Lincoln une majorité écrasante à la Chambre des Représentants (134 députés sur 170). La politique du parti républicain s'oriente dans la voie de l'abolition : une Proclamation du 22 septembre confisque et affranchit tous les esclaves des rebelles. Une proposition de médiation de la France est déclinée (octobre). La France transforme son intervention au Mexique en occupation militaire, en conquête.	L'effectif de la flotte du Nord au 1[er] janvier s'élève à 250 navires. L'occupation de **Roanoke** (10 février 1862) et d'un certain nombre de points de la côte permet d'organiser un **blocus rigoureux** : **1.400 navires seront capturés** jusqu'à la fin de la guerre. Mais on n'arrive jamais à mettre fin aux exploits des **Blockade-runners**. Le cuirassé confédéré *Merrimac* sort de la rivière **James** et détruit, le 8 mars, une escadrille fédérale à **Hampton Roads** ; il est contraint à la retraite le lendemain par le *Monitor*, mais, jusqu'à sa destruction, lors de la prise de Norfolk par les **Fédéraux** (10 mai), il paralyse toute leur action dans ces parages. La flotte fédérale essaie alors de remonter le **James** jusqu'à Richmond, mais elle est arrêtée le 14 mai au **fort Darling** par les batteries et les torpilles.	Le général **Mac-Clellan** essaie d'atteindre Richmond par le Sud et fait transporter **par mer 120.000** hommes à l'embouchure du James (mai) ; il arrive jusque dans la banlieue de Richmond, mais doit battre en retraite et se rapprocher de la mer, en juin. Puis l'offensive de **Lee** et de **Jackson** qui, par la vallée de la Shenandoah, menacent de tourner les lignes du Potomac et de s'emparer de Washington, le rappelle dans le Nord. Il les arrête à la bataille d'**Antietam** (16-18 septembre), mais il ne peut les écraser. Il est disgracié et son successeur **Burnside** n'est pas plus heureux à la journée de **Fredericksburg** (13 décembre).	Vainqueur, grâce aux canonnières, à **Pittsburg-Landing**, (6 février), le général **Grant** repousse les confédérés au delà de **Corinth**. Les **Border States** (Tennessee et Kentucky), qui approvisionnaient le Sud de bétail et de fer, sont perdus par les Confédérés.	Les commodores **Foote** et **Davis** s'emparent des forts **Henry** et **Donelson**, et rendent aux fédéraux tout le cours du **Tennessee** et du **Cumberland**. Les fédéraux s'emparent de l'**Ile Numéro 10** et de **New Madrid** (avril) ; ils détruisent la flotte confédérée du Mississipi aux combats navals de **Fort Pillow** (10 mai) et de **Memphis** (6 juin). Le commodore **Farragut** force les passes du Mississipi, entre les forts **Jackson** et **Saint Philippe** (24 avril), détruit une escadre confédérée, occupe la **Nouvelle-Orléans** (1[er] mai), et remonte le fleuve jusqu'à **Vicksburg**. Lui et Porter passent et repassent de vive force devant cette forteresse, détruisent le cuirassé confédéré *Arkansas*, mais ne réussissent pas à rétablir la liberté de la navigation du Mississipi.	Plusieurs croiseurs confédérés battent les mers. Le corsaire *Alabama* quitte Liverpool (29 juillet 1862).
1863	Le gouvernement du Nord est assez fort pour établir la **conscription** et pour réprimer les émeutes qu'elle soulève à **New York** (13-16 juillet) et dans d'autres villes. Il repousse une nouvelle tentative de médiation de la France (février) et déclare qu'il n'en acceptera aucune. Son attitude énergique dans l'affaire de l'*Alabama* détermine les gouvernements européens à mieux observer les règles de la neutralité et à empêcher la livraison au Sud des navires qu'il a fait construire chez eux ; elle aide également au règlement amical des incidents de frontière du **Canada**. Les Français s'emparent de **Puebla** (18 mai) et de **Mexico** (5 juin), et font proclamer l'archiduc Maximilien **empereur du Mexique**.	La flotte s'élève à 400 navires de guerre. L'amiral **Dupont** avec 9 cuirassés n'arrive pas à éteindre le feu du fort **Sumter** et à forcer les passes de Charleston (9 avril), ni l'amiral **Dahlgreen** à en tourner les défenses par le fort **Wagner** (juin-septembre) : mais le blocus se fait chaque jour plus étroit et le **Sud est presque complètement privé d'armes et de manufactures d'Europe.**	**Hooker** est battu par Lee à **Chancellorsville** (2 mai), le Maryland est envahi, Washington tourné ; la victoire de **Meade** à **Gettysburg** (2-3 juillet) sauve la capitale de l'Union, mais ne termine rien.	Les exploits de Farragut et de Porter ne peuvent rien contre les formidables ouvrages élevés par les Confédérés à **Vicksburg**, **Grand Gulf** et **Port Hudson** (mars-avril) ; mais, en mai, **Grant** commence des opérations décisives contre ces places : **Grand Gulf** succombe le 1[er] mai, **Vicksburg** le 4 juillet, **Port Hudson** le 12. Le Mississipi est libre de Cairo à la Nouvelle-Orléans. Toute communication est interdite entre les pays situés à l'Est du Mississipi et ceux de l'Ouest. Les **confédérés**, réduits à la **Virginie**, aux deux **Carolines**, à la **Géorgie** et à l'**Alabama**, **sont acculés à la famine**.		La terreur inspirée par les corsaires confédérés est telle qu'en un an, 348 navires, déplaçant 252.000 tonnes, sont dénationalisés.
1864	Le président **Lincoln**, réélu à une majorité formidable (8 novembre 1864), peut pousser les opérations à fond et refuser définitivement de se prêter à aucun compromis. La guerre continue au Mexique après l'arrivée de l'empereur Maximilien (28 mai), sans que les Français puissent venir à bout du président Juarez que soutiennent les sympathies américaines. Le gouvernement de Washington proteste contre l'établissement de la monarchie au Mexique (7 avril 1864).	Les Fédéraux détruisent les derniers cuirassés confédérés et occupent un grand nombre de points de la côte pour appuyer la marche de Sherman vers le Nord. Une première attaque contre **Mobile** échoue en mars ; mais, du 5 au 12 août, Farragut force les passes et anéantit l'escadre sudiste. En décembre une première attaque contre le fort **Fisher** (Wilmington) est encore repoussée.	**Grant**, mis à la tête de l'armée de Virginie, réussit à ramener la lutte du Potomac sur le Rappahannoc, puis sur le James.	**Sherman**, partant du Mississipi avec une forte armée, prend à revers les forces Confédérées de l'Est ; il s'empare d'**Atlanta** (1[er] septembre) et occupe presque complètement la **Géorgie** et les **Carolines**.	L'expédition de **Banks** et de Porter pour occuper le Texas en remontant la **Rivière Rouge** aboutit à un échec complet par suite de la baisse des eaux (mars-mai).	L'*Alabama* est coulé devant Cherbourg par le *Kearsarge* (11 juillet), le *Florida* capturé à Bahia par le *Wachusett* (7 octobre).
1865	Vote d'un amendement à la Constitution, proclamant l'**abolition de l'esclavage** (31 janvier ; malgré l'assassinat de Lincoln (14 avril), **le triomphe du Nord est complet.**	Prise du **fort Fisher** (15 janvier), de **Charleston** (17 février), de **Wilmington** (23 février), de **Mobile** (12 avril).	**Grant** et **Sherman** opèrent leur jonction devant **Richmond** ; dans une lutte de trois jours (1-3 avril), ils écrasent les débris de l'armée confédérée qui capitulent le 9 avril à **Petersburg**. La dernière armée sudiste capitule à **Bâton Rouge** le 23 mai.			Les derniers croiseurs confédérés se réfugient dans les ports anglais ; en quatre ans ils ont fait 239 prises, valant 75 millions ; 775.000 tonnes de navires ont passé sous pavillon étranger.

L'Union est rétablie avec toutes ses conséquences : le parti républicain reste au pouvoir jusqu'en 1885.
Les États-Unis sont devenus une grande puissance respectée de tous : sur une note comminatoire de leur gouvernement (12 février 1866), la France retire ses troupes du Mexique ; — l'Angleterre consent à leur payer une indemnité de 75 millions pour les infractions à la neutralité commises pendant la guerre (affaire de l'*Alabama*).
L'agriculture du Sud, ruinée par la guerre, se relève lentement : la production du coton ne redevient qu'en 1870 ce qu'elle était en 1860.
La marine marchande a été détruite par la guerre, son tonnage est tombé de 2.500.000 tonneaux à 1.100.000, elle ne se relève pas.
La nécessité d'amortir la dette fait adopter une politique de protectionnisme à outrance : l'industrie et le commerce se développent dans des proportions colossales.

Origines de la Guerre du Tonkin

Formation de la colonie de la **Cochinchine Française** (1858-1867).
L'exploration du **Mékong** par **Doudard de Lagrée** démontre que ce fleuve ne saurait constituer une voie de pénétration vers la Chine Centrale (1866-68).
Le négociant **Jean Dupuis** tente de créer un courant commercial vers cette région par le **Song-Coï** (1872-73).
Première occupation du Tonkin par les Français : exploits et mort de **Francis Garnier** (novembre-décembre 1873).
Traité du 15 mars 1874. L'Annam promet de conformer sa politique à la nôtre, et d'établir la liberté commerciale et religieuse.
Violations répétées du traité. Le capitaine de frégate **Rivière** est envoyé à Hanoï pour le faire respecter (mars 1883).
Les intrigues des mandarins annamites l'amènent à s'emparer de **Hanoï** (25 avril 1882). **Seconde conquête du Tonkin.**
Entrée en ligne des **Pavillons Noirs.** Mort de Rivière au combat du **Pont de Papier** (27 mars 1883).

	ÉVÉNEMENTS POLITIQUES ET DIPLOMATIQUES.	OPÉRATIONS MILITAIRES EN ANNAM ET AU TONKIN.	OPÉRATIONS DANS LES MERS ET SUR LES CÔTES DE CHINE.
1883	La Chambre vote les fonds nécessaires pour une action énergique au Tonkin (26 avril 1883). La Chine proteste depuis 1880 contre le traité de 1874 et contre notre présence au Tonkin, en vertu de ses droits de souveraineté sur l'Annam, depuis longtemps périmés. Le traité **Bourée** (1882), qui donnait dans une certaine mesure satisfaction à ces prétentions, est désavoué par la Chambre (10 juillet). La Chine finit par reconnaître la présence de réguliers chinois parmi les troupes qui combattent contre nous au Tonkin (6 décembre). C'est la guerre, sans rupture formelle.	Le contre-amiral **Courbet** bombarde et occupe les forts de **Thuan-An** (25 août), et impose à la Cour de Hue le traité **Harmand** (du 25 août) par lequel elle reconnaît le protectorat de la France sur l'Annam entier. Mis à la tête de l'armée de terre après le départ du général **Bouet**, il dégage les abords de Hanoï par la prise de **Son-Tay** (14-16 décembre).	
1884	Le parti de la guerre à Pékin, déconsidéré par suite de nos victoires, est ruiné par la disgrâce du prince **Kong** (8 avril); le pouvoir passe à **Li Hung Chang**, qui s'empresse de signer avec le capitaine de vaisseau **Fournier** le traité de **Tien Tsin**; la Chine accepte les faits accomplis et promet d'évacuer le Tonkin (11 mai). Le traité **Patenôtre** (6 juin) règle le fonctionnement du protectorat en Annam; les Français occuperont le Tonkin et en dirigeront l'administration.	Les généraux **Millot, Brière de Lisle** et de **Négrier** s'emparent de **Bac Ninh** (12 mars), et de **Hong Hoa** (12 avril); les troupes ennemies sont chassées du Delta.	
	Le parti de la guerre revient en faveur après Bac-Lé. La Chine refuse l'indemnité de 250 millions réclamée par Ferry (12 juillet); un ultimatum du 18 juillet n'a pas plus de succès; à une dernière note du 19 août, Pékin ne répond que par la rupture des relations diplomatiques.	La colonne **Dugenne**, chargée d'occuper **Lang-Son**, est arrêtée le 23 juin à **Bac-Lé** par suite d'un malentendu, fortuit ou voulu. Les hostilités reprennent aussitôt. Le général **Brière de Lisle** dégage le Delta par les combats de **Kep** (8 octobre) et rejette l'ennemi dans la région montagneuse.	**Courbet** voudrait agir contre les forces navales chinoises et contre les provinces du Nord. Le gouvernement préfère s'assurer des gages en vue des négociations et ordonne des opérations contre **Formose**, qui échouent (l'amiral **Lespès** à Keloung, 5-6 août). Les hostilités ayant enfin commencé officiellement, Courbet peut agir militairement et anéantit le 23 août, dans le port de **Fou-Cheou**, l'escadre chinoise (4 petits croiseurs et 7 avisos ou canonnières); puis, du 26 au 29, il opère la descente de la rivière **Min**, en détruisant les ouvrages des rives. Les ordres du gouvernement le ramènent alors à **Formose**, où il s'empare de **Keloung** et débarque des troupes (2 octobre); mais on ne peut prendre **Tamsoui**, ni s'avancer dans l'intérieur. Le **blocus** de l'île, proclamé le 24 octobre, ne donne pas plus de résultats.
1885	La crainte des pertes résultant du blocus, et celle de complications en **Corée**, où un conflit avec les Japonais a éclaté le 7 décembre, provoquent un nouveau revirement à Pékin; **Li Hung-Chang** rentre en grâce et reprend les négociations. Elles sont sur le point d'aboutir, lorsque la nouvelle de **Lang-Son** provoque la chute du cabinet **Ferry** (30 mars); les préliminaires n'en sont pas moins signés le 4 avril, et ratifiés le 9 juin par le **second traité de Tien-Tsin** : La Chine reconnaît le protectorat de la France sur l'Annam et retire immédiatement ses troupes du Tonkin; mais elle ne paie pas d'indemnité.	Le général **Brière de Lisle** reprend l'offensive et pousse jusqu'à **Lang-Son** (le 23 février); mais la nécessité de dégager **Tuyen-Quan**, assiégé depuis le 24 novembre, l'oblige à ne laisser sur ce point au général **de Négrier** que des forces insuffisantes, elles sont battues le 24 mars à **Dong-Dong** et contraintes, le 28, à une retraite que l'opposition transforme en déroute.	Une escadre chinoise ayant tenté une pointe vers le Sud échappe à la poursuite de Courbet en se réfugiant à **Ning-Po**, mais deux de ses croiseurs sont torpillés par les canots du *Bayard* dans le port de **Shei-Pou** (nuit du 12 ou 13 février). L'amiral obtient la permission de proclamer le **blocus de l'embouchure du Yang-Tsé** (4 mars). **le riz est déclaré contrebande de guerre**. les provinces du Nord sont menacées de la famine. Occupation des îles **Pescadores** (31 mars). Formose et les Pescadores sont évacuées, par suite de la paix, le **21 juin** et le **21 juillet**. L'amiral est mort en rade de **Makung**, le **17 juin**.

Le général de **Courcy** met fin aux velléités de révolte de la cour de Hué et installe sur le trône d'Annam notre protégé **Dong-khan** (19 septembre 1885).
Par 274 voix contre 270, la Chambre des députés vote les crédits nécessaires au maintien du protectorat et de l'occupation (27 décembre 1885).
L'Empire français d'Indo Chine est fondé.

Origines de la Guerre Sino-Japonaise

Souveraineté incontestée, mais purement cérémonielle et presque théorique, de la Chine sur la Corée.
Prétentions, remontant au Moyen Age, du Japon sur la Corée.
Interventions antérieures du Japon en Corée : 1873 et 1885.
Agitation révolutionnaire et anarchie en Corée.
Le Japon propose à la Chine une intervention à deux pour rétablir l'ordre.
La Chine refuse (mai 1894) et déclare qu'elle a seule le droit d'intervenir.

ÉVÉNEMENTS DIPLOMATIQUES

Fin juin. Les Japonais contraignent le gouvernement coréen à revendiquer son indépendance.
23 juillet. La Corée déclare la guerre à la Chine.
24 juillet. Tentative de médiation de la France.
1er août. Déclaration de guerre.
24 août. Alliance (forcée) du Japon et de la Corée.
16 septembre. Le Japon promet à la France et à l'Angleterre de respecter la neutralité de Shang-Hai.

Novembre. Ouvertures de paix de la Chine. Son négociateur Dietring n'est pas reçu.

15 février 1895. **Li Hung Chang** chargé des négociations.

10 mars. Li-Hung Chang a pleins pouvoirs pour traiter.
20 mars. Ouverture des négociations.
21 mars. Tentative d'assassinat contre Li-Hung Chang.
30 mars. Armistice.

OPÉRATIONS EN CORÉE ET EN MANDCHOURIE

8 juin. Débarquement de 2.000 Chinois à Asan.
20 juin. Débarquement de 5.000 Japonais à Chemulpo.
11 juillet. Les troupes japonaises occupent **Seoul**.
29 juillet. Combat de **Sheikwan**, les Chinois chassés de la Corée centrale et méridionale.
Août-septembre. Débarquement de l'armée du maréchal Yamagata en Corée.
15-16 septembre. **Bataille de Ping-Yang. Les Chinois sont chassés de la péninsule de Corée.**

8 octobre. Les Japonais prennent **Wiju**.

24 octobre. Les Japonais franchissent le **Yalou**.

15 novembre. L'armée japonaise force les passages des monts **Mo Tien-Ling**.
10 décembre. Jonction des 1re et 2e armées à **Kai-Ping**.
12 décembre. Bataille de **Seu-Men-Tcheng**.

4 mars. Prise de **Liao Yang**.
5 mars. L'armée japonaise s'empare de **Nieu-Tchouang**.
La route de **Chan-Hai Kouan** ouverte aux Japonais. **Aucun obstacle ne s'oppose plus à l'invasion du Petchili.**

OPÉRATIONS SUR MER ET SUR LES CÔTES

25 juillet. 3 croiseurs japonais mettent en fuite près d'Asan 1 croiseur et 2 canonnières chinoises et coulent le transport *Kowshing* portant 1,200 hommes de troupes.
10 août. **Les Japonais maîtres de la Mer Jaune** vont canonner les forts de Wei Hai-Wei.
Tentative des Chinois pour reconquérir l'usage de la mer. L'amiral Ting à Port-Arthur et au cap Chantoung. Va débarquer 4.500 hommes à l'embouchure du Yalou (16 septembre).
17 septembre. **Bataille navale du Yalou.** Les Chinois ont 2 cuirassés, 2 croiseurs cuirassés, 1 canonnière cuirassée, 5 croiseurs, 2 avisos, 2 torpilleurs, 35 pièces (dont 19 de gros calibre); les Japonais (amiral Ito), 3 gardes-côtes, 2 vieux cuirassés, 4 croiseurs, 1 canonnière, 1 paquebot armé, 85 pièces (17 grosses). 1 croiseur cuirassé, 3 croiseurs chinois détruits. **La maîtrise définitive de la mer est acquise aux Japonais.**
25 octobre. Débarquement de l'armée du maréchal **Oyama** dans la presqu'île de **Liao-Toong**.
6-7 novembre. Le maréchal Oyama s'empare de **Kin-Tchéou**.
19-22 novembre. Siège et prise de **Port Arthur**.

---

19 janvier 1895. Oyama mis à la tête de la 3e armée débarque à **Young Tcheng** (Chan-Toung).
30 janvier. Investissement de **Wei-Hai-Wei**.
30 janvier-6 février. Les torpilleurs japonais attaquent quatre fois l'escadre chinoise au mouillage, coulent le cuirassé *Tsing-Yuen*, le croiseur cuirassé *Lai-Yuen* et plusieurs autres bâtiments.
9 février. Bombardement général : un obus coule le cuirassé *Chen Yuen*. **La flotte chinoise n'existe plus.**
13 février. Capitulation de **Wei-Hai-Wei**.

23-24 mars. Occupation des **Iles Pescadores**.

---

17 avril. **Traité de Shimonoseki : la Chine reconnaît l'indépendance de la Corée**, cède au Japon le **Liao-Toung** avec **Port Arthur**, les **Pescadores** et **Formose** (où les Japonais n'ont pas encore débarqué), elle paie une indemnité de 200 millions de taels, le Japon garde **Wei Hai Wei** en gage du paiement.

La Russie, la France et l'Allemagne protestent contre ces cessions : sous la menace d'une intervention, le Japon promet de se soumettre (5 mai).
Par le traité du 8 novembre, le Japon **rétrocède à la Chine le Liao-Toung** y compris **Port Arthur** contre un versement supplémentaire de 30 millions de taels.
Le traité de commerce du 21 juillet lui assure en Chine **le traitement de la nation la plus favorisée, sans réciprocité.**
Lutte d'influence entre le Japon et la Russie en Corée. Par le traité du 28 février 1896, les deux puissances garantissent **l'indépendance absolue de la Corée.**
Les puissances européennes profitent de la crise chinoise pour s'assurer des avantages commerciaux et des territoires. **Déception des Japonais.**

Origines de la Guerre Hispano Américaine

Détestable administration des colonies espagnoles, exploitées au profit du trésor espagnol sans aucun souci de leurs intérêts. L'exaspération des Cubains se traduit par de fréquentes insurrections: celle de 1868 dure dix ans. Un nouveau soulèvement se produit en février 1895; malgré une répression brutale (le général *Weyler* et les *camps de concentration*), on n'en peut venir à bout.
Sympathie des États-Unis pour les Cubains; — à deux fois failli aboutir à une intervention en 1850, en 1873 (affaire du *Virginius*).
Développement du sentiment national aux États-Unis : création de la flotte de haute mer à partir de 1890.
Le cuirassé *Maine* saute dans le port de La Havane, probablement par accident (15 février 1898), il y a 250 morts. L'opinion américaine veut croire à un attentat et réclame une vengeance.
Le gouvernement américain exige la cessation immédiate des hostilités et le retrait des troupes espagnoles; l'Espagne accepte armistice et médiation, ne peut accéder plus.
La Chambre des Représentants vote la guerre (21 avril). La guerre est déclarée le 26.

NÉGOCIATIONS.

Par l'intermédiaire de la France, l'Espagne demande la paix le 27 juillet.
L'Amérique refuse tout armistice, mais accepte les négociations.
Signature des préliminaires, le 12 août.
Ouverture du Congrès de Paris, le 1er octobre.
Signature de la paix, le 10 décembre.

ATLANTIQUE.

Trois escadres américaines : **Sampson** (1 croiseur cuirassé, 2 cuirassés, 10 croiseurs, nombreux navires auxiliaires) envoyée à Cuba; — **Schley** (1 croiseur cuirassé, 2 cuirassés, 2 croiseurs) en réserve; — **Howell** (14 vieux monitors) pour la défense des côtes. Sampson quitte **Key-West** le 22 avril.

L'amiral Sampson proclame le **blocus des côtes de Cuba**; nombreux incidents (*Olinde Rodrigues, Lafayette, Manouba*, etc.. 16 navires capturés, valant 3.500.000 francs; canonnades à **Matanzas, Cienfuegos, Cardenas** etc.... efficacité militaire et politique nulle.

L'amiral **Cervera** (4 croiseurs cuirassés), d'abord rappelé en Espagne, est envoyé à Cuba sous la pression de l'opinion; il part de Saint Vincent du Cap Vert le 29 avril, touche à la Martinique, à Curaçao, et arrive le 19 mai à **Santiago de Cuba**, d'où il ne peut repartir, faute de charbon.

Panique aux États-Unis; Sampson, envoyé à **Porto Rico**, bombarde **San Juan** (12 mai) sans résultat. Le 23, on sait Cervera à Santiago : Schley y arrive le 28 mai, et est rejoint le 1er juin par Sampson et le cuirassé *Oregon* parti de San Francisco le 19 mars et de Bahia le 9 mai. Cervera est enfermé.

On tente d'obstruer le goulet dans la nuit du 2 au 3 en y coulant le vapeur *Merrimac*. Sortie infructueuse des torpilleurs espagnols (1er juin). Quoique les batteries de Santiago n'aient comme armement sérieux que 4 pièces débarquées du croiseur *Mercedes*, les Américains ne tentent pas de forcer le passage.

Les 15.000 hommes des généraux **Shafter** et **Miles** quittent **Tampa** le 14 juin, sur 35 transports, et débarquent du 22 au 25 à **Baiquiri**, à l'est de Santiago. Combats en avant de Santiago le 1er et le 2 juillet.

Sur un ordre formel, Cervera sort le 3 juillet, pour gagner la Havane. En un quart d'heure, ses quatre navires sont incendiés, coulés ou échoués. Les Espagnols ont 600 tués ou blessés, les Américains 1 tué et 1 blessé.

Santiago est bombardé par terre le 10 juillet et capitule le 16 avec 23.000 hommes.

Les Américains ne peuvent progresser à Cuba où les Espagnols ont 130.000 hommes. Ils débarquent le 26 juillet à Porto-Rico; la capitale, **San Juan**, capitule le 12 août.

EXTRÊME ORIENT.

Le commodore **Dewey** part de Hong-kong le 27 avril avec 4 croiseurs modernes et 3 avisos. Entré dans la baie de Manille sans résistance, il détruit devant l'arsenal de **Cavite** l'escadre espagnole de l'amiral **Montojo** : 1 vieux croiseur, 1 ponton, 4 petits croiseurs ou canonnières (1er mai). Faute de munitions et de troupes de débarquement, il ne peut rien contre la terre.

Le chef **Aguinaldo** soulève la population de l'île de Luçon et assiège les Espagnols dans **Manille** avec 130 000 hommes en armes (juillet).

L'escadre de l'amiral **Camara** (1 cuirassé, 1 croiseur cuirassé, 5 paquebots armés) part de Cadix le 17 juin pour les Philippines; elle va jusqu'à Port Said et Suez. Mais la menace de l'envoi en Europe du commodore **Watson** (2 cuirassés et 3 croiseurs) oblige à la rappeler (28 juin). Il n'y a plus en Espagne que la division de l'amiral **Barroso** (2 vieilles frégates cuirassés, 3 croiseurs inachevés, 4 paquebots).

Du 19 au 25 août, les Américains débarquent à **Luçon** les 15.000 hommes du général **Merritt**. Le 13 septembre, ils ouvrent le feu contre **Manille**; le général **Augusti** capitule aussitôt.

L'Espagne renonce à la souveraineté de Cuba, les États-Unis refusent de prendre à leur charge la dette cubaine.
L'Espagne cède aux États Unis l'île de Porto Rico, les Philippines et l'île de Guam, dans les Mariannes, moyennant une indemnité de 500 millions.

La constitution de Cuba du 21 février 1901, et le traité cubain-américain du 12 juin 1901 consacrent l'indépendance de Cuba; mais les Etats-Unis peuvent y occuper des stations navales et y gardent un droit d'intervention (dont ils usent en 1906).
Les Américains refusent de reconnaître l'indépendance des Philippines et écrasent les partisans de l'indépendance rassemblés autour d'Aguinaldo.

Les États-Unis ont maintenant un empire colonial : Porto Rico, Alaska, Hawaï, Samoa, Guam, Philippines.
Ils aspirent à dominer le continent américain : conférences panaméricaines. Interventions à Panama, au Mexique. Achèvement du canal de Panama (1914).
Renaissance des sympathies de l'Amérique du Sud pour l'Espagne : **Congrès hispano américains.**

Origines de la Guerre Russo Japonaise

Irritation des Japonais contre la Russie qui, aidée de la France et de l'Allemagne, les a, en 1895-1896, privés du fruit de leurs victoires et s'oppose à toute extension de leur influence en Corée.
Empiètements continus de la Russie en Extrême Orient : elle se fait concéder les chemins de fer de l'Est chinois (1896), — se fait céder à bail par la Chine le **Liao-Toung** avec les ports de **Port Arthur** et de **Ta Lien Ouan** (1897-1898) ; puis, lors de la crise chinoise de 1900, elle occupe militairement la **Mandchourie**, et y maintient ses troupes même quand l'ordre est rétabli, en dépit d'engagements formels (convention d'évacuation du 8 avril **1902**).
L'achèvement **du chemin de fer transsibérien** (1903) est le signal d'une recrudescence de son activité dans ces régions : — création de la **vice-royauté d'Extrême Orient**, confiée à l'amiral **Alexeieff** (1903).
Le Japon se proclame partisan de l'**intégrité de l'Empire Chinois**, et de la **politique de la porte ouverte**, ce qui lui vaut la sympathie des nations anglaise et américaine, dont le concours financier lui permet l'exécution de son grand **programme militaire et naval de 1902.**
Conclusion de **l'alliance anglo japonaise** 30 janvier 1902, contrepoids, pour l'Extrême-Orient, à **l'alliance franco russe** et à la sympathie **russo-allemande.**
Nouveaux empiètements de la Russie : la Corée menacée, agissements du financier **Bezobrazoff** dans la vallée du Yalu.
23 juillet 1903, le Japon propose à la Russie un **accord** amiable par la reconnaissance réciproque de la situation particulière de la Russie en Mandchourie, et du Japon en Corée.
Réponses dilatoires de la Russie, qui refuse de remettre la question de Mandchourie à la discussion, et propose d'en référer à toutes les puissances intéressées. Elle cherche à gagner du temps.
Le Japon rappelle son ambassadeur (7 février 1904).

ÉVÉNEMENTS POLITIQUES ET DIPLOMATIQUES

Déclarations de guerre de la Russie au Japon (10 février 1904), et du Japon à la Russie (12 février).
Sur le conseil du Japon, la Chine proclame la neutralité de son territoire, sauf le théâtre des opérations (13 février).
Le Japon fait signer à l'Empereur de Corée un traité de protectorat (23 février) qui met tout son territoire à sa disposition.

Violente agitation politique en Russie. Émeutes et assassinats.

L'agitation politique et sociale prend en Russie une gravité extrême. Le **congrès des zemstvos** réclame des modifications à la Constitution de l'Empire (19-21 juillet).

Vive irritation en Angleterre à la suite des incidents du *Malacca* et du *Knight Commander*. Excuses de la Russie.

Fin octobre. **L'incident de la Mer du Nord** ou de Hull exaspère l'opinion anglaise. Une escadre est lancée à la poursuite de Rodjestvenski et le rejoint à Vigo. Le czar offre de s'en remettre au jugement d'une **Commission internationale d'enquête** et l'Angleterre accepte (29 novembre).

L'Angleterre assure au Japon que la flotte de la Mer Noire ne franchira pas les Dardanelles.

9 janvier-25 février. Réunion à Paris de la **Commission d'enquête sur l'incident de Hull**, elle conclut que la Russie doit une indemnité, mais que les protestations n'étaient pas exagérées.
L'agitation politique russe prend une intensité extraordinaire. Grève des ateliers de Saint-Pétersbourg. **Fusillade du 22 janvier devant le Palais d'Hiver.** Émeutes sanglantes dans tout l'Empire. C'est la **révolution qui commence.**

3 mars. Les désordres continuant, le czar doit promettre la Convocation d'une **Douma** législative élue.

7 juin, le président Roosevelt propose sa médiation qui est acceptée le **12.**
Réunion des plénipotentiaires russes et japonais à **Portsmouth** (États-Unis) le 9 août. Le 29, le Japon se résigne à ne pas réclamer d'indemnité de guerre. Les préliminaires sont signés le 6 septembre, et les ratifications échangées à Washington le 14 octobre.

LA PREMIÈRE ESCADRE DU PACIFIQUE ET PORT ARTHUR

Forces en présence. Russes (v. a. **Stark**), 7 cuirassés, 1 croiseur cuirassé, 5 croiseurs, etc... Japonais (a. **Togo**), 6 cuirassés, 3 garde côtes, 8 croiseurs cuirassés, etc...
Nuit du 8 au 9 février : les torpilleurs japonais surprennent l'escadre russe sur la rade extérieure de Port Arthur, et désemparent les cuirassés *Césarevitch* et *Retvizan* et le croiseur *Pallada*.
9 février, le contre amiral **Uryu** coule à **Chemulpo** le croiseur *Varyag* et la canonnière *Koreietz*.
Commencements du blocus de Port-Arthur : les Japonais organisent une base provisoire aux îles **Elliott.** Bombardements et attaques de torpilleurs. Premières tentatives d'embouteillage. Plusieurs bâtiments coulés par les **mines.**
La flotte russe est paralysée et les Japonais momentanément libres de leurs mouvements

8 mars. Le vice amiral **Makaroff,** remplaçant **Stark** destitué, arrive à Port Arthur, et rend de l'activité à l'escadre. Nombreuses sorties et engagements partiels. Les Japonais poursuivent leurs tentatives d'embouteillage, sans succès.
Dans une sortie de l'escadre, provoquée par les Japonais, le *Petropavlosk* est coulé par une mine sous-marine (mort de l'amiral Makaroff), le *Pobieda* est gravement atteint (13 avril). Dans la nuit du 2 au 3 mai, 8 vapeurs japonais se font couler dans le goulet de Port Arthur, le rendant impraticable aux grands navires. **La flotte japonaise est, pour un temps probablement assez long, maîtresse de la Mer Jaune.**

15 mai. Les cuirassés *Hatsuse* et *Yashima* sont coulés devant Port Arthur par des mines flottantes ; le croiseur *Yoshino* est coulé par le *Kasuga*. **Les Russes ont momentanément la supériorité du nombre dans la Mer Jaune,** mais ils ne le savent pas et n'en profitent pas, quoique les passes soient redevenues praticables.
18 mai. L'amiral **Skrydlof,** successeur de Makaroff, n'a pu rejoindre son poste.

L'amiral **Withoft** qui le remplace fait mine de sortir le 23 juin, mais les avaries du *Sevastopol* le décident à rentrer.
La III[e] armée japonaise (général **Nogi**) débarque dans le **Liao Toung,** et emporte le 26 juin la première ligne de défense extérieure de Port-Arthur.

26-27 juillet. Les Japonais occupent la deuxième ligne de défense (**Colline du Loup**).
30-31 juillet. Les Japonais occupent la troisième ligne de défense (**Colline du Christ**).

7 août. Commencement du siège de Port-Arthur.
10 août. La flotte russe, sur un ordre venu de Saint-Pétersbourg, sort de Port-Arthur pour gagner Vladivostock. **Bataille navale du 10 août ou de la Mer Jaune.** Russes : 6 cuirassés et 4 croiseurs. — Japonais : 4 cuirassés, 5 croiseurs cuirassés, 2 garde-côtes. Mort de l'amiral Withoft. L'amiral **Outchomsky** ramène l'escadre à Port-Arthur, sauf le cuirassé *Césarevitch*, désemparé, qui se réfugie à **Tsing Tao** (Kiao Tcheou), et les croiseurs de l'amiral **Reitzenstein** ; l'*Askold* va désarmer à Shang-Haï, la *Diana* à Saïgon ; le *Novik*, rejoint à **Korsakow** (**Sakhalin**) par deux croiseurs japonais, y est détruit (21 août).
La flotte russe est pratiquement réduite à l'impuissance.
19-24 août. Une première attaque générale contre Port Arthur est repoussée.
Commencement du siège régulier de **Port Arthur.**

10-22 septembre. Deuxième attaque générale contre Port Arthur : les Japonais s'emparent de la lunette Kouropatkine et commencent à canonner les navires, qui abandonnent la partie occidentale de la rade.

26-31 octobre. La troisième attaque générale contre Port-Arthur est repoussée.

17 novembre. L'amiral Togo déclare que deux mois de réparation étant nécessaires pour mettre la flotte en état de lutter avec la deuxième escadre russe, qui peut arriver en mars, il importe d'en finir avant un mois avec les navires enfermés à Port-Arthur.
24 novembre-5 décembre. Quatrième attaque générale contre Port-Arthur, elle aboutit à la **prise de la colline de 203 mètres** (Eul long chan), où l'on peut installer un observatoire dominant la rade et permettant de diriger le tir contre les navires qui y sont réfugiés.

Du 1[er] au 10 décembre, presque tous les bâtiments restés à Port-Arthur (dont 5 cuirassés et 2 croiseurs) sont coulés par le feu des batteries japonaises. Le *Sevastopol* seul, passé sur la rade extérieure, subsiste. Il repousse huit attaques successives de torpilleurs et finit par se couler lui-même lors de la reddition de la place.
La flotte russe est anéantie. Togo ordonne à la plupart de ses navires de rentrer au Japon pour s'y réparer.
Du 18 au 31 décembre, prise de plusieurs forts protégeant Port-Arthur.
La famine règne dans la ville.

2 janvier. **Capitulation de Port-Arthur.** Sur 35.000 hommes enfermés dans la place, 8.000 seulement sont encore en état de combattre. Le siège a coûté aux Japonais 50.000 tués ou blessés.
Les Japonais réussissent à relever 4 cuirassés et 2 croiseurs, plus le *Varyag* coulé à Chemulpo.

OPÉRATIONS EN CORÉE ET EN MANDCHOURIE

Au début des hostilités, les Russes ont 150.000 hommes en Extrême-Orient.
Les Japonais mobilisent 300.000 hommes de première ligne, 50.000 **kobi**, 130 000 **kokumin** (armée territoriale).
Débarquement de la première armée japonaise (général **Kuroki**) à **Chinampo** ; **Séoul** est occupé le 20 février.

La mobilisation et la concentration se poursuivent des deux côtés.
Le général **Kouropatkine,** ministre de la guerre, est nommé commandant en chef de l'armée russe.

La débâcle du Baïkal (fin mai) ralentit encore la concentration des troupes russes ; il n'arrive plus que 800 hommes par jour.

5-20 mai, la II[e] armée japonaise (général **Oku**) débarque à **Pi-Tsé Ouo.**
15 mai. Rupture des communications entre Port Arthur et Moukden.
25-26 mai. Bataille de **Nan Chan** ou de **Kin Tchéou.** Port Arthur isolé. (4.100 Russes tués ou blessés, 4.000 Japonais.)

30 avril, le général **Kuroki** (65.000 hommes), force le passage du **Yalu,** aidé par les canonnières, malgré les **20 000 hommes** du général **Zassoulitch.** Les Russes ont 3 000 tués ou blessés, les Japonais 800.

Le général **Stackelberg,** que Kouropatkine a été forcé par l'opinion d'envoyer au secours de Port Arthur, est battu à **Vafangou** (15 juin).

24 juillet. Bataille de **Tachekiao.** Occupation de **Niou Tchouang.** La II[e] armée (Oku) entre en liaison avec la I[re] (Kuroki) et la IV[e] (Nodzu).

Les généraux Kuroki et Nodzu, refoulant le corps du général **Keller** successeur de Zassoulitch, franchissent les monts Mo-Tien Ling et débouchent dans la plaine du Liao.

Achèvement prochain du **chemin de fer circumbaïkal** (sera ouvert le 25 septembre).
Le rendement du transsibérien monte à **1.800** hommes par jour. Le maréchal **Oyama,** commandant en chef japonais, prononce son mouvement en avant (**31 juillet**).

24 août-3 septembre. **Bataille de Liao-Yang** : **160.000** Japonais contre 140 000 Russes. Les Russes perdent 18.000 hommes, leurs adversaires 17.000. Jonction des trois armées japonaises. Kouropatkine doit battre en retraite sur Moukden. La concentration des armées russes est interrompue, **les opérations pour dégager Port Arthur doivent être retardées.**

2 octobre, Kouropatkine annonce que la concentration est terminée et qu'il va prendre l'offensive. 9-20 octobre, **Bataille du Cha Ho** : 200 000 Russes contre 160 000 Japonais.
Les Russes perdent 42 000 hommes et doivent reculer au N. du Taï-Tse-Ho. **Il faut renoncer à secourir Port Arthur.**
25 octobre, Rappel du vice-roi Alexeieff. Kouropatkine a la direction suprême de toutes les opérations.

Les glaces obstruent les rivières et les ports, suspendant tout mouvement et toutes opérations. Les Russes et les Japonais ont les uns et les autres 300.000 hommes en Mandchourie, retranchés à quelques centaines de mètres de l'ennemi.

Le corps de cavalerie de **Mitchenko** tournant l'aile gauche japonaise pousse une pointe jusqu'à **Niou-Tchouang** (deuxième quinzaine de janvier).
Par 30° de froid, l'armée du général **Grippenberg** reprend l'offensive. Bataille de **Sandepou** (25-29 janvier). Les Russes ont **12.000** tués ou blessés, les Japonais, 9.000. Kouropatkine arrête le mouvement.

25 février-10 mars. Offensive japonaise. **Batailles de Moukden.** 300.000 Russes, **1.450** canons contre 350.000 Japonais, **1.070** canons. Les Russes perdent **100.000** tués ou blessés, **40 000** prisonniers, les Japonais 50.000 tués ou blessés. L'armée russe évacue Moukden, mais se retire et se rallie autour de **Kharbin.**

16-23 mars. Second raid de la cavalerie de **Mitchenko.**
18 mars. Le général **Liniévitch** remplace Kouropatkine.

Les deux armées restent cinq mois en présence, sans s'aborder à nouveau : les Japonais sont épuisés et ne peuvent avancer sans quitter les rivières (le Liao), qui leur ont servi jusque-là à se ravitailler ; les Russes sont démoralisés et attendent. A la fin des hostilités il y a 780.000 Russes en Mandchourie, dont 500.000 combattants.

LA GUERRE SUR LES LIGNES DE COMMUNICATION

Le contre amiral **Jessen** a, à Vladivostock, 3 croiseurs cuirassés et 1 croiseur. Il fait plusieurs sorties et pousse jusque sur les côtes de Corée (9-27 février).

Le vice-amiral **Kamimoura** (4 croiseurs cuirassés, 3 garde côtes), paraît devant Vladivostock (6-7 mars). L'escadre russe paralysée par la crainte des mines.

Nouvelle apparition de l'amiral Kamimoura devant Vladivostock.
Sortie de l'escadre de Vladivostock : naufrage du croiseur *Bogatyr*.

12-20 juin. Nouvelle sortie de l'escadre sous le commandement de l'amiral **Bezobrazoff.** Nombreux transports de troupes et de matériels arrêtés et détruits. Les opérations du siège de Port-Arthur retardées.

1[er]-30 juillet. Quatrième raid de l'escadre de Vladivostock ; elle franchit le détroit de Tsugaru et va jusqu'à la hauteur de Yokohama, capturant plusieurs bâtiments dont l'anglais *Knight Commander*.
Les croiseurs auxiliaires *Petersbourg* et *Smolensk* sortis de la Mer Noire vont croiser dans la Mer Rouge et arrêtent le vapeur anglais *Malacca*.

L'escadre de Vladivostock (3 croiseurs cuirassés), sortie à la rencontre de l'escadre de Port Arthur, est rejointe près de **Pamiat Didimova** (détroit de Corée) par l'amiral Kamimoura (4 croiseurs cuirassés) ; elle perd le croiseur *Rurik*, 350 tués, 590 blessés, 630 prisonniers et est forcée de rentrer à Vladivostock.

21 octobre. Dernière sortie de l'escadre de Vladivostock. Le *Gromoboi* s'échoue et se fait des avaries qui nécessitent de longues réparations.

Au commencement de mai, courte apparition des croiseurs de Vladivostock sur les côtes de Sakhaline et de Yeso sans résultats.

Juin. Constitution, dans le nord de la Corée d'une armée japonaise (**Hasegawa** VI[e]), qui remonte la vallée du Toumen (?) en partie d'opérations contre Vladivostock.

7-31 juillet. Occupation de Sakhaline par les Japonais.

LA SECONDE ESCADRE DU PACIFIQUE

30 avril. Décision de constituer dans la Baltique une nouvelle escadre, qui sera envoyée dans le Pacifique, sous le commandement du contre amiral **Rodjestvenski.**

16 octobre. Rodjestvenski appareille de **Libau.** Son escadre comprendra 7 cuirassés, 2 vieux croiseurs cuirassés, 7 croiseurs, 13 contre torpilleurs, 25 navires auxiliaires.
Nuit du 21 au 22 octobre. **Incident du Dogger-Bank.** Les Russes tirent sur des chalutiers anglais qu'ils prennent pour des torpilleurs japonais.

5 novembre, à **Tanger,** la flotte russe se divise en deux détachements : **Felkersham** (2 cuirassés et 6 croiseurs) entre dans la Méditerranée ; Rodjestvenski (5 cuirassés, 2 vieux croiseurs cuirassés, 1 croiseur) fera le tour de l'Afrique.
16 novembre. Rodjestvenski relâche à **Dakar.**
26 novembre. Rodjestvenski relâche au Gabon.

11 décembre. Relâche à Angra Pequena pour charbonner.
15 décembre. Arrivée à Mossamédès.
29 décembre. Arrivée dans les eaux de Madagascar, où l'escadre séjournera deux mois.
Pour effrayer l'ennemi et rassurer le public, inquiété par la campagne de presse du commandant **Klado,** on décide d'envoyer, pour renforcer Rodjestvenski, une **troisième escadre.**

13 janvier. Jonction à Madagascar, des détachements Rodjestvenski et Felkersham.

15 février. La troisième escadre (contre amiral **Nebogatoff,** 1 cuirassé, 1 vieux croiseur cuirassé, 3 garde-côtes, 7 navires auxiliaires) quitte **Libau.**

10 mars. Rodjestvenski quitte Madagascar.
21 mars. Nebogatoff à Suez.
L'amiral Kamimoura (2 croiseurs et 2 navires auxiliaires) surveille les passages, de **Labuan** au golfe de Siam.

8 avril. Rodjestvenski dans le détroit de Malacca.
13-22 avril. Séjour de l'escadre dans la Baie de Cam-Ranh.

10 mai. Jonction de Rodjestvenski et de Nebogatoff.
25 mai. Rodjestvenski aux îles Saddle, il renvoie ses navires auxiliaires.
27 mai. Le *Shinano-Maru* signale les Russes dans le détroit de Corée.
28 mai. **Bataille navale de Tsu Shima.** Rodjestvenski blessé. Les cuirassés *Osliabia*, *Borodino*, *Alexandre III*, *Souvorow*, coulés. Les Russes avaient 8 cuirassés, 3 vieux croiseurs cuirassés, 3 garde-côtes, 6 croiseurs, 43 grosses pièces, 217 moyennes et petites ; les Japonais 4 cuirassés, 8 croiseurs cuirassés, 3 garde-côtes, 1 vieux cuirassé, **11** croiseurs, 59 grosses pièces, 289 moyennes et petites.
Nuit du 28 au 29 mai, 60 torpilleurs attaquent les Russes, lancent 350 torpilles, coulent 5 navires, dont le cuirassé *Navarin*.
29 mai. Suites de la bataille. Rodjestvenski prisonnier. Nebogatoff se rend aux Roches Liancourt avec les cuirassés *Orel* et *Nicolas I*, les garde-côtes *Apraxin* et *Seniavin*. Le cuirassé *Sissoï Veliki*, les croiseurs cuirassés *Nakhimoff*, *Dmitri Donskoï*, *Vladimir Monomakh*, le croiseur *Svetlana*, coulés. L'amiral **Enquist,** avec 3 croiseurs, se réfugie à **Manille.** Le croiseur *Izoumroud* à la côte. Le seul croiseur *Almaz* et un torpilleur arrivent à Vladivostock.
Les Russes ont perdu 8.000 tués ou blessés, 6,000 prisonniers et 25 navires.
Les Japonais ont perdu 113 tués, 424 blessés, 3 torpilleurs.
La Russie n'a plus aucune chance de se relever en Extrême Orient.

Traité de Portsmouth

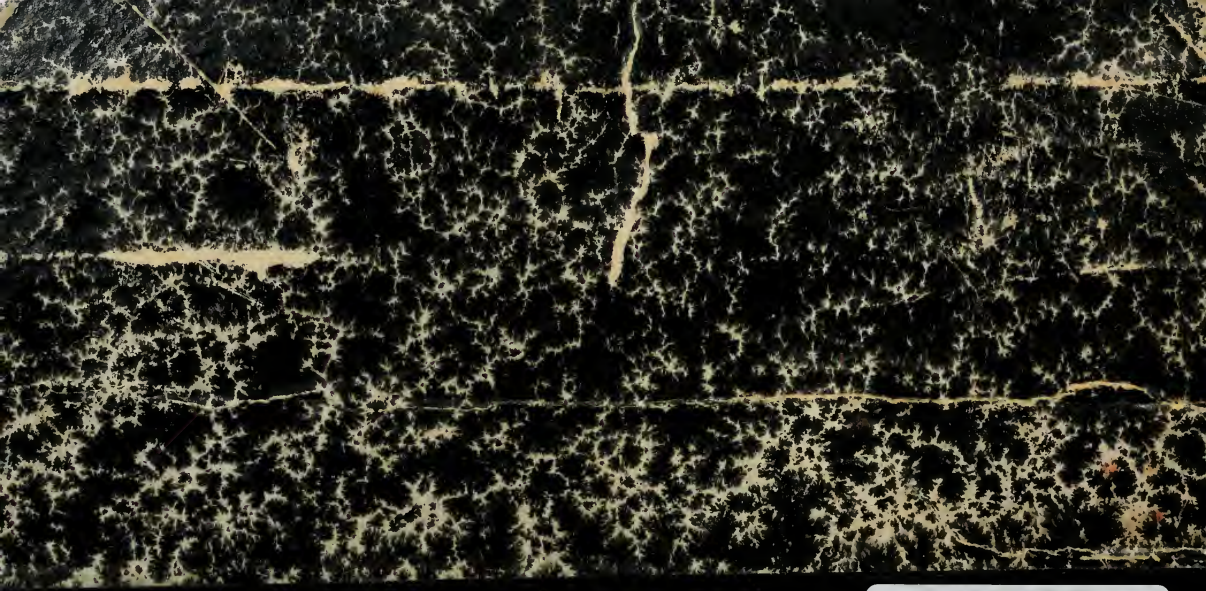
La Russie reconnaît au Japon une situation prépondérante en Corée, les deux puissances s'engagent à retirer leurs troupes de Mandchourie (dans un délai de 18 mois) ; la Russie transfère au Japon les baux du Liao Toung et les droits consentis par la Chine sur le chemin de fer au sud de Kharbin, la Russie cède au Japon l'île de Sakhalin au sud du 50° N., elle concède au Japon le droit de pêche sur toutes ses côtes asiatiques jusqu'au détroit de Behring.
La Corée a signé le 24 novembre un traité qui rend encore plus étroite sa vassalité, le 23 juillet 1907 son empereur est contraint d'abdiquer au profit de son fils enfant, le 23 août 1910 elle est annexée au Japon.
L'alliance anglo japonaise est renouvelée et resserrée le 12 août 1905, la Chine ratifie les faits accomplis par le **Traité de Pékin** du 22 décembre 1905.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DC
50
T8

Tramond, Joannés Martial
Marie Hippolyte
Manuel d'histoire maritime de la France



UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 15 10 14 005 1